

جمعية المهندسين الملكية المصرية

تأسست فى ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٠

ومعتمدة بمرسوم ملكى بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٢٢

مشروع

فتح مينـــاء دمياط

وإنشاء طريق بينها وبين بور سعيد

للمهندس أحمد راغب

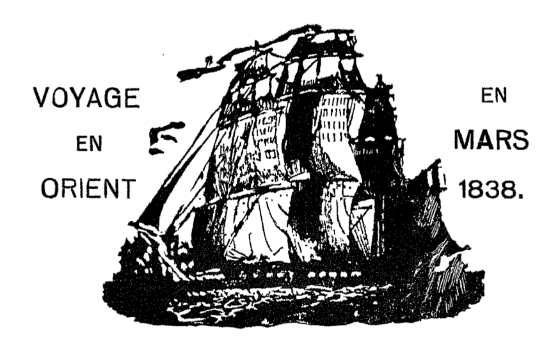
عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

القاهرة

مطبعة مصر ٤٠ شارع نوبار باشا (سابقاً شارع الدواوين)

١٩٣٤

CROISIÈRES D'ANTAN



L'EXPLORATEUR

Le superbe navire l'EXPLORATEUR, armé de dix canons, emménagé d'une manière elégante et commode, partira de Bordeaux à la fin du mois de Mars 1838, sous le commandement du capitaine de GRASSE, et il relâchera successivement au Ferrol, la Corogne, Oporto, Lisbonne, Cadix, Tanger, Gibraltar, Oran, Alger, Bougie, Bone, Tunis, Malte, Tripoli, **Alexandrie, Damiette**, Jaffa, Caïffa, Saint-Jean-d'Acre, Tyr, Seyde, Beyruth, Tripoli, (Syrie), Lataquie, Alexandrette, Tarsous, Chypre, Rhodes, Scio, Metelin, Dardanelles, Gallipoli, Constantinople, Lemnos, Salonique, Sciros, Andro, Zea, Syra, le Pyrée, Hydra, Napoli de Romani, Napoli de Malvoisie, Cerigo, Candie Coron, Navarin et Marseille.

Les relâches seront proportionnées à l'importance des localités, et celles faites à Alexandrie, Jaffa, Beyruth et Lataquie donneront le temps de pouvoir aller visiter le Caire, Jérusalem, Damas et Alep.

Ce voyage, entièrement consacré à l'agrément et à l'instruction, sera d'un an environ.

Pour plus amples renseignements et pour connaître les conditions, s'adresser à M. ALOPH POURRAT aîné, rue de la Chaussée-d'Antin, 11, chez lequel on trouvera le capitaine tous les jours, de 1 h. à 3 heures, et

A Paris, à M.M. PIERRUGUE VERNINAC et Co. banquiers ,rue Hauteville, 48, et à l'Office de Publicité, boulevard Montmartre, 9 ;

A Londres, à M.M HAYER et CLARX, Joffryez's Square ;

Au Havre, à M. A. DOUDET, quai Videcoq, 41 ;

A Boulogne-sur-Mer, à M. QUETTIER TOTAIN;

A Bordeaux, à MM. BAOUR et Co.;

A Marseille, à MM. LAURONT et Co.,

Chargés, sous leur responsabilité, de recevoir le montant du prix.

(Copié du Journal Le Matin) No. 18049 en date du 19 Août 1933.

مشروع فتح ميناء دمياط

محتويات الكتاب

مشروع فتح ميناء دمياط

وانشاء طريق بينها وبين بور سـعيد

حضرة صاحب السعادة وزير المواصلات

الحاقا لخطابى الذى أرسلته للوزارة بتاريخ ٢٣ سبتمبر سنة ١٩٣٢ عن الموضوع عاليه — أتشرف بأن أقدم مع هذا نسخة تشمل بحثاً مستفيضاً عن مشروعى لفتح ميناء دمياط والطريق بينها وبين بور سعيد .

وتجدون فى الصفحات (٢٢٣ الى ٢٤٥) ملاحظاتى على تقرير اللجنة الأولى وتقرير اللجنة الثانيـة الذى قدم لسعادتكم بتاريخ ١٧ يونيه سنة ١٩٣٣

الطريق

ويسرنى أن أذكر أن اللجنة فيما يتعلق بالطريق قد وافقت على فكرتى فى المشروع وطريقة تنفيذه .

وليس بينى وبين اللجنـة اختلاف فى الموضوع إلا من الوجهـة الشكلية وفى بعض التفاصيل فقط .

مثال ذلك أن اللجنة ، للاقتصاد ، رأت السير بالطريق متعرجاً متتبعاً لحوافى الجزر ، بينما أنا أقول بجعل الطريق خطاً مستقيما لما فى ذلك من وفر ولأنه يكون بعيداً عن الجزر ذات الرمال السافية — فلا يصيبه ما أصاب

طريق المعمورة رشيد ، وحتى بفرض وجود زيادة معقولة فى التكاليف ، فان مميزات جعل الطريق تام الاستقامة تبرر صرف مثل هذه الزيادة

كوبرى أشتوم الجميل

وفيما يتعلق بكوبرى أشتوم الجميل وسعة فتحاته وطرازه فان اقتراحات اللجنة لم يكن مبناها أى اعتبار هندسى ، بل بنيت على بيانات غير وافية قدمت لها من غير المختصين فى مسائل الأسماك وحياتها وطباعها

إن كوبرى أشتوم الجميل هو فى الحقيقة مفتاح الخير لبحيرة المنزلة التى تمد القطر بثلث غذائه من الأسماك والتى يعيش على الصيد فيها عشرات الألوف من الصيادين وعائلاتهم وذويهم ، ولذلك فانى لم أدخر وسعاً فى دراسة ومراجعة كل ما يتعلق بها وببحيرات الدلتا .

وكان من ثمرة هذا البحث أن عثرت على تقرير قدم لسعادتكم فى سنة ١٩٢٦ عن مصب بحيرة البرلس من جناب المستر هايند مارش بعد أن قام ببحث ودرس الموضوع مع قسم أبحاث المصائد — وقد ذهب فيه الى ضرورة جعل مصب البحيرة قنطرة حجز ذات بوابات تمنع تدفق مياه البحر الى البحيرة

وقد وافقتم سعادتكم على ما جاء بذلك التقرير كما وافق عليه حضرة صاحب العزة حسين بك سرى عضو اللجنة ، بل ووضعت الأعمال المطلوبة موضع التنفيذ

إن إقامة قنطرة أو كوبرى ببوغاز أشتوم الجميل نفسه أمر خطير للغاية ويسرنى أن قسم الكبارى قد أدرك الأخطار التى أشرت اليها ،

فأصبح يحجم عن إقامة البناء بالبواغيز ، بل وأصبح يدلّل على ذلك بنفس الحجج التى أشرت اليها من حيث خطر اختلافات النحر بالبواغيز وتغييرها بين وقت وآخر

فلم يبق إذاً إلا القيام ببناء قنطرة حجز ذات فرش من البناء ، وفى موقع سليم الأمر الذى وافقتم سعادتكم على مثيله بصدد مصب بحيرة البرلس

ولا يفوتنى أن أخبر سعادتكم أنه بتاريخ ٣٠ ابريل سنة ١٩٣٤ أرسلت لحضرة مدير مصلحة الطرق والكبارى خطابا ومعه القطاعات العرضية عن بوغازى أشتوم الجميل لسنتى ١٩٣١ — ١٩٣٢ وطلبت من عزته أن يوقع عليها نتيجة الجس الذى قامت به المصلحة المذكورة فى أوائل ابريل سنة ١٩٣٤ بمناسبة المحاضرة التى كنت عازما على القائها بجمعية المهندسين الملكية المصرية ولكن مع الأسف لم يجب رجائى بل وحجز الرسومات التى أرسلتها له

مع أنه لو تفضل بارسال ما طلبته منه لأوضحت له من الوجهة الهيدروليكية مبلغ الخطر فى الاقدام على اقامة الكوبرى بأى البوغازين ولعلم أنه لا يصح التعويل فى وضع التصميمات على القطاعات التى أخذتها المصلحة فى فصل التحاريق وفى غير أيام الفيضان واشتداد الزوابع عند ما تكون حركة المياه بالبواغيز على أقصاها

ولكن مصلحة الطرق قد أقدمت أخيراً على طرح مناقصة عن بناء كوبرى بالبوغاز الشرقى مخالفة ما أشارت به اللجنة من حيث وجوب بنائه على البوغاز الغربى لأشتوم الجميل ، ويزيد الأمر خطورة أن حضرة مفتش

الكبارى يرى الخطر كل الخطر فى البناء بأى البوغازين اذا صممت المصلحة سد أحدها ، الأمر الذى أوافقه عليه كل الموافقة

وها أنا أبادر اليوم وقبل البت فى عطاءات هذا الكوبرى باخطار سعادتكم بأن قاع بوغاز أشتوم الجميل يصل النحر به الى منسوب ثمانية أمتار ونصف تحت الصفر وتجدون سعادتكم هذا الرقم مرصوداً بصفحة ١٥ من تقرير مصائد القطر المصرى لسنة ١٩٢٢ نقلا عن تقرير لجناب مفتش رى القسم الأول

ولا بد أن يتجاوز النحر هذا المقدار إذا نحن ردمنا أى البوغازين وحصرنا الماء فى واحد منها — الأمر الذى ينتج عنه استحالة بناء كوبرى على خوازيق بهذا الموقع

وحيث انه قد صدر قرار وزارى بتاريخ ١٥ مايو سنة ١٩٣٤ بتأليف لجنة لتحقيق شكوى صيادى بحيرة المنزلة وهذه اللجنة تباشر مأموريتها الآن ، ويمثل الرى فيها مهندس هو حضرة مفتش رى قسم زفتى ، فانه يكون من المستحسن عدم الاقدام على البت فيما تنويه مصلحة الطرق من الاسراع فى بناء كوبرى مصب البحيرة وانتظار نتيجة أبحاث اللجنة المذكورة والاسترشاد بمقترحاتها — وأخذ رأى مصلحتى الرى ومصائد الأسماك لشدة علاقتهما بالموضوع .

فتح ميناء دمياط

لم تشر اللجنة فى تقريرها الى هذا الموضوع مع أنه عنوان المشروع

الذى تقدمت به للحكومة ومع أنه الأصل فى المأمورية التى عهد بها الى اللجنة بقرار مجلس الوزراء حيث جاء به : —

« هل انشاء طريق يوصل من بورسعيد الى دمياط ماراً ببحيرة المنزلة بدلا من مروره على ساحل البحر الأبيض المتوسط ، ينتج عنه ترعة ملاحية تصل المدينتين المذكورتين ويمكن الاستغناء بها عن توسيع ميناء (بوغاز) دمياط »

ولكن حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا أثناء المحاضرة التى ألقيتها بجمعية المهندسين عن الموضوع فى مساء يوم ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ أوضح أن السبب فى عدم دراسة المشروع من هذه الناحية راجع الى اعتقاد معاليه بأنه لا فائدة من فتح ميناء دمياط من الوجهة الاقتصادية

وظاهر بحسب منطوق ومفهوم قرار مجلس الوزراء أن بحث المسألة من الناحية الاقتصادية لم يكن مما كلفت به اللجنة ، بل مأموريتها كانت فنية هندسية .

وما ذهب اليه معالى شفيق باشا يخالف سياسة الوزارات السابقة ، والحكومة الحالية ولا يتفق مع ما صرحتم به سعادتكم فى جلسة مجلس النواب المنعقدة فى ١٨ ابريل سنة ١٩٣٤ وما يفهم منه أن سعادتكم ما زلتم تهتمون بفتح ميناء دمياط :

على أن وجود قنال ملاحى الى جانب الطريق أمر لا بد منه وهو نتيجة محتمة لتشغيل الطريق بالكراكة بحسب قرار اللجنة الثانية .

فالبدء بانشاء السكة بهذه الطريقة هو على كل حال بمثابة وضع الأساس لفتح ميناء دمياط

وأذكر أنني لما عرضت المشروع على سعادتكم بوزارة الأشغال فى ٨ نوفمبر سنة ١٩٣٢ نصحتم بجعل القنال الملاحى بعمق ستة أمتار بدلا من خمس ويسرنى أن أخطركم بأنى عملت بهذا الرأى

كما ويسرنى أن أعلم أن تقرير اللجنة الثانية لم يرفع بعد لمجلس الوزراء انتظاراً لاتمام بحث الموضوع من كافة نواحيه

وإننى واثق من أن حضرات أعضاء اللجنة ، إذا بعثتم اليهم بما أوضحت من بيانات وقدمت من براهين ، لايتأخرون كرجال فنيين ، وقد صرحوا الى بذلك ، عن إعادة النظر فى الموضوع وتقرير ما فيه المصلحة فالأمر لا يتعلق بدمياط وحدها بل يتناول الكثير من مرافق الوطن ومصالحه .

إن المشروع الذى تقدمت به للحكومة يمنح القطر بالفرع الشرقى للنيل بحرى دمياط حوضاً لتجارتنا مع بلدان الشرق الأدنى — وينتج عن حفر القنال الملاحى بالكراكات طريق زراعية وجسر لمد شريط سكة حديدية بين بور سعيد ودمياط — ويمنح بور سعيد ترعة حلوة تجرى من النيل فى محاذاة أى الجسرين الى قنال السويس ويتناول بالحل مشكلة تخزين البترول بالقطر المصرى ويخفف الضغط عن خطوط السكة الحديد بغربى الدلتا ويبعث الحركة والنشاط بخطوط السكة الحديدية والترع الملاحية والسكك الزراعية بالشطر الشرقي من الوجه البحرى

كل ذلك دون أن تتعدى مصاريف الانشاء ثلاثة أرباع التكاليف اللازمة لانشاء طريق بور سعيد دمياط حسب تصميم مصلحة الطرق والكبارى .

إنى كبير الثقة بأن ما قمت به من مجهود سيكون محلا لتقدير سعادتكم وإنى لعلى استعداد لتلبية كل ما تطلبون من استكمال أو استيضاح .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ؟

أحمد راغب
عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

القاهرة فى أول يوليه سنة ١٩٣٤



جمعية المهندسين الملكية المصرية

تأسست فى ٣ ديسمبر سنة ١٩٢٠

ومعتمدة بمرسوم ملكى بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٢٢

مشروع

فتح ميناء دمياط

وإنشاء طريق بينها وبين بور سعيد

للمهندس أحمد راغب

عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

مطبعة مصر . شركة مساهمة مصرية

١٩٣٤

وَهُوَ ٱلَّذِى مَرَجَ ٱلْبَحْرَيْنِ هَـٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ وَهَـٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ
وَجَعَلَ بَيْنَهُمَا بَرْزَخاً وَحِجْراً مَّحْجُوراً

وَسَخَّرَ لَـكُمُ ٱلْفُلْكَ لِتَجْرِىَ فِى ٱلْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَسَخَّرَ لَـكُمُ ٱلأَنْهَارَ

قرآن كريم

ويتساءلون !

ما شأنك وميناء دمياط وطريق بور سعيد ودمياط وأنت مفتش للري بقنا ولا علاقة لك بهذه الأعمال ؟

وجـــوابي :

انني كموظف بالحكومة عملي قاصر ومحصور في الاشراف على ري مديريتي قنا وأسوان ولا يتعدى اختصاص وظيفتي حدود هذين الأقليمين .

أما كمهندس فلست أعرف لهذه المهنة العظيمة حدوداً جغرافية .

وأما كمصري فواجبي خدمة وطني ومليكي ما استطعت لذلك سبيلا .

وانني أرجو أن أكون بتعرضي لهذا المشروع قد قمت ببعض الواجب وأن أكون قد وفقت لتلبية الرغبة السامية بايجاد حل عملي لانشاء الطريق وفتح الميناء .

الموضوع { مشروع فتح ميناء دمياط وانشاء طريق بينها وبين بور سعيد

حضرة صاحب المعالى وزير المواصلات

أتشرف باخطار معاليكم بانه اثناء تشريف حضرة صاحب الدولة رئيس الوزارة لمديرية اسوان فى الشتاء الماضى ذكرت لدولته انه لدى مشروع عن فتح ميناء دمياط للملاحة طول السنة وان هـذا المشروع ينتج عنه فى الوقت نفسه وجود طريق زراعى بعرض أكثر من عشرة أمتار بين مدينتى بور سعيد ودمياط وان تكاليف المشروع تكاد تكون كسراً من المبالغ العظيمة المقدرة لمشروع ميناء دمياط وانشاء الطريق بينها وبين بور سعيد

وقد طلب منى دولته أن اتقدم بالمشروع عند اتمـام دراسته — وقد أتيح لى إتمام هذه الدراسة أثناء اجازتى فى شهر اغسطس الماضى

ولـكنى علمت أن مصلحة الطرق قد طرحت أخيراً فى المناقصة عملية إنشاء كوبرى على اشتوم الجميل بين البحر وبحيرة المنزلة وان أقل عطاء تقدم به المقاولون هو نحو ٤٧٠٠٠ جنيه

ولمـا كان مشروعى يشمل فكرة خاصة عن انشاء هذا الـكوبرى يترتب عليها وفر نحو ٣٠٠٠٠ جنيه للحكومة من تـكاليف انشاء الـكوبرى

وحده فانه يسرنى أن أبادر باخطار معاليكم بذلك قبل أن يبت فى موضوع المناقصة والتعاقد مع المقاول الذى يرسو عليه العطاء .

وانى أكون سعيداً إذا رأيتم معاليكم أن هـذا العرض من جانبى جدير بتقديركم لما يترتب عليه من وفر عظيم للحكومة من تكاليف انشاء الكوبرى وحده ومن ثم اتقدم بشرح المشروع تفصيلا متى استدعيت لذلك

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام　　　　　احمد راغب

قنا فى ٢٣ سبتمبر سنة ١٩٣٢　　　　　عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

مجلس الوزراء

قـــــرار

بعد الاطلاع على البيانات التى أدلى بها سعادة وزير المواصلات بشأن المشروع المقدم من احمد راغب افندى مفتش رى القسم الخامس بوزارة الاشغال العموميـة عن انشاء طريق موصل من بور سعيد إلى دمياط ماراً ببحيرة المنزلة بدلا من مروره على شاطىء البحر الأبيض المتوسط على أن تنشأ من اجراء هذا الطريق ترعة ملاحية تصل المدينتين المذكورتين ويمكن الأستغناء بها عن توسيع ميناء دمياط

وبمـا ان هناك عطاء خاصاً باقامة كبارى على الطريق الموصل ما بين بور سعيد ودمياط

قرر مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٩ اكتوبر سنة ١٩٣٢ تأليف لجنة من معالى محمد شفيق باشا المدير العـام لمصلحة السكك الحـديدية والتلغرافات والتليفونات وحضرتى محمود شـاكر محمد بك وكيل وزارة المواصلات وحسين سرى بك وكيل وزارة الأشغال العمومية لدرس هذا الموضوع وتقديم تقرير عنه وذلك قبل البدء فى الفصل فى العطاء المذكور

رئيس مجلس الوزراء

رقم ١/٢١/١٢٠ تاريخ ١٩ اكتوبر سنة ١٩٣٢

مرسل إلى وزارة الاشغال العمومية لتنفيذه

رئيس مجلس الوزراء

رقم ١/٢١/١٣٠ تاريخ ٢٥ اكتوبر سنة ١٩٣٢

مقدمة

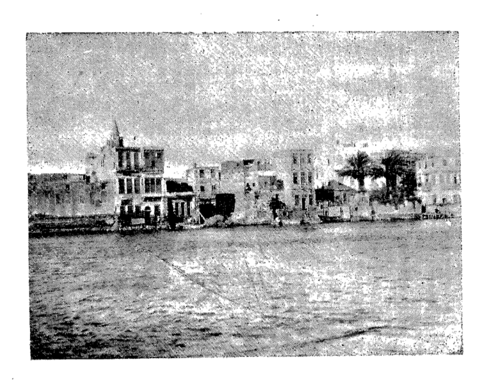
مدينة دمياط من أقدم بلدان الوجه البحرى واسمها بالقبطى تامياطى ⲦⲀⲘⲒⲀⲦ وباليونانى تامياسيس TAMIATHΣ ولكن لا يكاد يعرف شيء عن تاريخها القديم

أما فى العهد العربى فقد كانت مدينة دمياط أهم ثغور القطر المصرى وكان لها شأن عظيم فى الحروب الصليبية لما أبدته من المقاومة فى دفع الصليبيين عن الأغارة على البلاد براً وعن طريق النهر

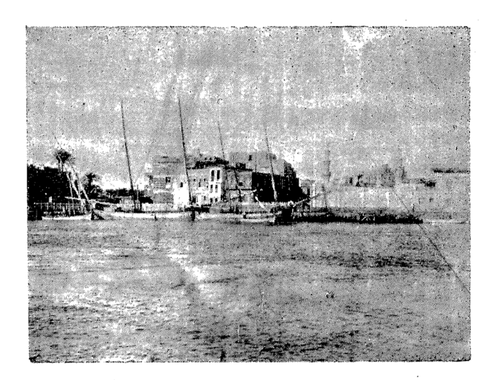
وقد كان كنتيجة لهذه الحروب الصليبية أن هجر المدينة أهلها ودمرت تماماً سنة ١٢٤٩ وعقب انتهاء تلك الحروب أعيد بناؤها حيث هى الآن قبلى موقعها القديم فرجعت اليها مكانتها وازدهرت وأصبحت الميناء التجارى الاول للقطر المصرى تقصده السفن من مختلف الأقطار واتسعت حركة الصناعة بها واشتهرت بصناعة الجلود والزيوت والأقمشة والمراكب.

ولم تكن السفن تقصدها بالمتاجر المحمولة للقطر المصرى بل للاتجار مع بلدان الشرق الأخرى حيث كانت تفرغ البضائع بدمياط إلى المراكب النيلية لنقلها فيما بعد إلى السويس فالبحر الأحمر

وفى عهد ساكن الجنان مجدد مصر محمد على باشا نالها قسط وافر من



منظر مدينة دمياط



جمرك دمياط

عنايته فأقام بها مصنعاً لنسج القطن ومعملا عظيم الأتساع لضرب الأرز

وأنشأ بها مدرسة حربية تسع اربعمائة طالب وذلك نظراً لخطورة موقعها كثغر حربى وحصن جانبى النهر فيما بينها وبين البحر

وقد كانت دمياط فى ذلك الحين ثانى بلاد مصر ثروة وعمرانا

ولكن إنشاء الترعة المحمودية سنة ١٨٢٠ ووصل ميناء الاسكندرية بالفرع الغربى للنيل عن طريق تلك الترعة وصلاحية ذلك الميناء لرسو السفن الكبرى البخارية التى أخذت تحل محل السفن الشراعية حول تجارة القطر المصرى إلى ذلك الثغر فاصبحت تجارة دمياط قاصرة على المراكب الصغيرة الحجم .

لم تقف الحال بدمياط عند ذلك إذ فى سنة ١٨٦٩ فتح قنال السويس وتم انشاء ميناء بور سعيد فتحول الجزء الاكبر مما بقى من تجارة دمياط إلى ذلك الثغر الجديد

ولقد كان لدمياط دائماً حظ عظيم من عناية الأسرة المحمدية العلوية إذ فى نفس تلك السنة وبفضل الخالد الذكر مصلح مصر العظيم الخديو اسماعيل وصلت اليها السكة الحديدية فتوثقت مواصلاتها بداخليه القطر واستطاعت أن تحتفظ بعمرانها كما استطاع أهلها بفضل جدهم وكفاءتهم ونشاطهم ومثابرتهم أن ينالوا قسطاً عظيما من عناية جلالة مولانا الملك فؤاد الأول حفظه الله

ففى سنة ١٩٢٦ عهدت حكومة جلالته إلى لجنة من الخبراء العالميين فى دراسة بوغاز دمياط والبحث عن أمثل الطرق لأعادة فتحه .

لكن لما ظهر للحكومة بهظ تكاليف المشروع الذى قدمه الخبراء مع عدم ضمان استمرار بقاء البوغاز مفتوحاً رأت أن تعيضهم عن ذلك بانشاء طريق يصل بلدتهم بميناء بور سعيد

أما المشروع الذى أتولى شرحه الآن فانه يكفل ما يأتى : —

(أولا) إيجاد طريق بين بور سعيد ودمياط

(ثانيــاً) إيجاد قنال ملاحى يصل ميناء بور سعيد بالفرع الشرقى للنيل

(ثالثــاً) جعل الشاطىء الغربى للنيل بجرى دمياط مستودعاً للبترول وصناعته بالقطر المصرى

(رابعاً) جعل ميناء دمياط مركزاً لتجارة مصر مع بلدان الشرق الأدنى

(خامساً) جعل مجرى النيل فيما بين دمياط وعزبة البرج حوضاً لأسطول مصر التجارى وصناعة السفن

(سادسا) تخفيف الضغط على خطوط السكك الحديدية الموصلة لميناء الاسكندرية وبعث الحركة والنشاط بشبكة الخطوط الحديدية بشرق الدلتا نظراً لتحويل الجانب الأكبر من تجارتنا مع الشرق الأدنى إلى ميناء دمياط

(سابعاً) تنمية تربية الأسماك ببحيرة المنزلة

وغير ذلك من المزايا التى لن تكون فوائدها قاصرة على دمياط بل عامة وشاملة للقطر كله كما سيرد تفصيله فيما بعد

وحتى يكون حضرات القراء على علم بكافة اطراف الموضوع قدرأيت إثبات تقارير الخبراء كما طبعتها الحكومة سنة ١٩٢٨ كما أثبت التقارير التى قدمت للجنة نقداً لمشروعى وكذا مناقشة هيئة اللجنة لى فى الموضوع وغير ذلك من المكاتبات والمستندات والتقارير وذلك نظراً لان هذه أول لجنة فنية عينتها الحكومة من كبار المهندسين المصريين لتعطى رأياً فى موضوع هام وقد كانت قبل تلجأ للمهندسين الأجانب فى مثل هذه المشروعات

الفصل الأول

مشروع الخبراء عن فتح بوغاز دمياط

حضرة صاحب المعالى وزير المواصلات بالقاهرة

اجابة لطلب معاليكم تتشرف اللجنة بان تقدم مع هذا تقريراً تمهيدياً عن امكان تحسين حالة مدخل ميناء دمياط

ولحل مسألة دمياط المعقدة تقترح اللجنة فى هذا التقرير أن يبدأ بما يضمن دخول السفن ذات الحمولة الصغيرة ويمكن توسيع نطاق الاعمال تدريجياً فى المستقبل كلما سمحت الحالة المالية بذلك وزادت الحركة التجارية طبقاً لبرنامج مناسب حتى تستطيع السفن الكبيرة الدخول إلى الميناء

ويعوز اللجنة الحصول على المستندات المبينة بالكشف المرافق لهذا التقرير حتى تستطيع أن تقدم تقريرها النهائى

وترى اللجنة انه من الضرورى أيضاً زيارة الموانى المختلفة فى ايطاليا وفرنسا لكى تراقب نتيجة الأعمال التى أجريت أخيراً فى تلك الموانىء فى أحوال مماثلة

لذا تلتمس اللجنة من معاليكم التصريح لها بالشروع فى زيارة تلك الموانىء على حساب الحكومة المصرية

وتفضلوا ياصاحب المعالى بقبول فائق احترماتنا

مصر فى ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦ امضاء اللجنة

كيركباتريك لاروش اوبجى

ميناء دمياط

تقرير اللجنة الفنية التمهيدى

طلبت وزارة المواصلات من اللجنة الفنية المشكلة لفحص ميناء الاسكندرية ان تبدى رأيها أيضاً بشأن امكان تحسين مدخل ميناء دمياط وقد تمكنت اللجنة من الحصول على معلومات ذات شأن فى هذا الموضوع وذلك على أثر زيارتها لتلك الميناء وبما استقته من السلطات المحلية من البيانات.

حالة الميناء

بين الفنار الكائن عند مصب النيل ومدينة دمياط يرى النيل نهراً واسعاً بشواطىء وعرة ويختلف عمقه من ستة أمتار إلى ستة عشر مترا تقريباً وكان يستخدم من أجيال لنقل التجارة البحرية وكانت ميناء دمياط يانعة الى أن ظهرت الملاحة البخارية وأنشئت السفن ذات الحجم الكبير

ولكن الطمى الذى يتخلف فى مصب هذا النهر من الفيضان السنوى كان سبباً فى تكوين سد لا يزيد عمق المياه فوقه عن متر ونصف تقريباً وهذا العمق ليس بكاف على الاطلاق ولهذا السبب لا يتردد على دمياط إلا السفن الشراعية التى لا يزيد حمولتها عن ٣٠٠ طن الأمر الذى أدى الى استمرار النقص فى عدد سكان المدينة من منذ قرن وأهم ما يلفت النظر بشأن مصب نهر النيل هو الفرق الجسيم بين كمية المياه المنصرفة من النهر فى مدة الفيضان والتى تصل الى ٢٠٠٠ متراً مكعباً فى الثانية وبين باقى أيام السنة حيث تصبح هذه الكمية لا شيء ذلك لأن النهر فى

المدة بين شهرى فبراير وأغسطس يعوقه — على بعـد كيلو مترات من دمياط سد يمنع وصول مياه النهر الى البحر.

والرمال التى تنقلها الأمواج على طول الشاطىء من شأنهـا أن تسد مدخل النهر فى غضون هـذه المدة لأن المد والجزر ليسا بـكافيين لايجاد تيارات مختلفة تساعد على المحافظة على مجرى النهر فوق هذا السد

إمكان تحسين الميناء

أن تحسين حالة مصب النيل بجهة دمياط هى مسألة أيدروليـكية بحرية معقدة وحلها أصعب ما يمكن بالنظر لحالة هذا النهر التى تختلف عن باقى الأنهر التى تصب فى بحر ليس له مد ولا جزر أو فى بحر له مد وجزر لا يذكر أن مثل البحر الأبيض المتوسط وتـكون هذه الصعوبات أقل بـكثير فيما لو كان النهر يصب ميـاهه بصفة مستديمة كما هو الحـال فى الدانوب والتيبر والرون والمسيسبى الخ . . . إذ أن فى هذه الحالة يمكن استخدام تيار المياه فى تجويف وصيانة المجرى . وفى الغالب كانت تزول هـذه الصعوبات اذا كان هناك مد وجزر كافيان ولو كانا ضعيفين مثـل مصب غدير فنيس أو ايموdن فى مدخل قناة أمستر دام على بحر الشمال حيث المد والجزر أقوى . وأخيراً يجب مراعاة المسألة من الوجهة المالية وهى على جانب عظيم من الأهميـة إذ أن تحسين مصب أى نهر يتطلب عادة نفقات كبيرة جـداً لأن الحالة تدعو للقيام بأعمال لضبط الميـاه وكذا لمصروفات سنوية للصيانة كما هو جار بشأن مصب الدانوب عند سولينا وفى بورسعيد حيث رؤى انه لا مندوحة من إنشاء ميناء فى مدخل قناة السويس

وترى اللجنة أنه يمكن الاكتفاء بايجاد حل لا يتطلب نفقات كبيرة في مبدأ الأمر للوصول إلى نتائج بسيطة يمكن تحسينها فيما بعد وتوسيع نطاقها عند ما تسمح بذلك الحالة المالية وتدعو إليها حركة دمياط التجارية البحرية وذلك متى دب فيها روح النشاط بعد إدخال التحسينات الأولى مما يبرر الشروع في أعمال جديدة وصرف نفقات أخرى

وعلى ذلك ترى اللجنة ان الخطوة الأولى التي يتعين اتخاذها هي العمل على امكان دخول سفن غاطسها ١٥ قدماً في النهر وهذا يتطلب انشاء ممر يتفاوت عمقه من ١٨ إلى ٢٠ قدماً والخطوة الثانية يكون من شأنها امكان مرور السفن التي غاطسها من ١٥ إلى ٢٠ قدماً وتبذل المجهودات في الخطوة الثالثة لابلاغ الغاطس إلى ٢٥ قدماً كما هو الحال في مصب الدانوب عند سولينا أو إلى ٣٠ قدماً فأكثر كما هو الحال في بورسعيد حيث أصبح من الممكن حفظ عمق ١١ متراً (من ٣٥ إلى ٣٦ قدماً) بفضل وجود ٦ كيلو مترات من الحواجز ونظراً لأعمال التطهيرات التي تعمل سنوياً في الممر ويحتمل أن يكون في الامكان الحصول على نفس النتيجة في دمياط بواسطة القيام بأعمال ثابتة مع اجراء أعمال التطهيرات الخاصة بالصيانة بصفة مستديمة

والحالة التي ستصبح فيها دمياط بعد الخطوة الأولى تكون مماثلة لحالة مينائي ريمنى ورافينا حيث يتفاوت عمق المجرى من ١٥ إلى ٢٠ قدماً كما في مصب نهر الرون أيضاً ألخ . . .

وترى اللجنة أنه في الامكان اعداد مشروع يفي بحاجات ميناء دمياط المستعجلة جداً على الوجه المبين أعلاه أعني الشروع في الأعمال خطوة

خطوة والتوسع فيها كلما دعت الحاجة وعند ما تسمح الحالة المالية بذلك

ولكن اللجنة ترى أنه من الضرورى القيام ببحث مباشر للوقوف على نتيجة الأعمال التى أجريت فى الموانىء الاخرى فى أحوال مماثلة كموانىء فيوميشينو وفياريجيو وريمينى ورافينا بايطاليا ومصب الهيرولت ونهر الرون بفرنسا ولهذه الغاية لا بد للجنة من أن تزور هذه الموانىء لتستطيع الحصول على جميع المعلومات المفيدة

ومتى حصلت اللجنة على البيانات المشار إليها فى الكشف المرفق بهذا علاوة على ما لديها من المعلومات التى سبق أن تحصلت عليها وبعد الوقوف على نتيجة الأعمال التى أجريت فى الموانىء السالفة الذكر تستطيع اللجنة أن تقدم فى بضع شهور برنامج الأعمال اللازمة لحل مسألة ميناء دمياط

وسترسل اللجنة فى نفس الوقت المشروع التمهيدى عن الأعمال التى يجب الشروع فيها فى الفترة الأولى أعنى الأعمال اللازمة التى يكون من شأنها تمكين السفن التى يكون غاطسها ١٥ قدماً من المرور من البحر إلى النيل والوصول إلى دمياط ومتى تم ذلك يصبح من الضرورى انشاء أرصفة متصلة بخطوط السكة الحديدية

تحريراً فى ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦

أعضاء اللجنة

كيركباتريك . لاروش . لويجى

كشف بالمستندات المطلوب تقديمها الى اللجنة

(من ثلاث نسخ)

أولا — كشف عن تصرف المياه من فرع النيل بدمياط لمدة سبع سنوات تقريباً

ثانياً — قطاع طولى للنهر من دمياط لغاية المصب

ثالثاً — قطاعات عرضية عن مجرى النهر والضفة اليسرى لغاية شاطىء البحر تعمل فى النقط الآتية : —

(ا) الجهة اليمنى من فنار دمياط

(ب) الجهة اليمنى من طابية عزبة البرج

(ج) الجهة اليمنى من طابية عزبة الشيخ يوسف

رابعاً — خط بيانى للمد والجزر فى دمياط وأمام الفنار يعمل بالنسبة لمستوى مقارنة (واحده)

التقرير النهائى

اللجنة الفنية لميناء دمياط

المرفقات
عـــدد
١ رسم

لنـدره
باريس
روما
فى ٦ مايو سنة ١٩٢٦

حضرة صاحب المعالى وزير المواصلات

ذكرنا فى تقريرنا السابق المؤرخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦ بشأن ميناء دمياط أنه قد تراءى لنا ضرورة زيارة الأعمال التى عملت فى مصب بعض الأنهر فى إيطاليا وفرنسا قبل تقديم نتائج نهائية لتحسين مدخل فرع النيل بدمياط . وقد تكرمتم معاليكم باعتماد هذا البرنامج وطلبتم من وزيرى مصر المفوضين فى إيطاليا وفرنسا ليسهلا على لجنتنا زيارة الموانىء التى يهمنا زيارتها وقد منحت كل الترخيصات بذلك واجتمعت اللجنة فى إيطاليا بتاريخ ٢٠ أبريل وقمنا بزيارة ودرس الأعمال الهامة التى أجريت فى مصب الأنهر والبحيرات التى تكون مدخلا لثغور البندقية ورافينى وريمينى وفيوميشينوا (بالقرب من روما) وأيضاً ميناء سان لويس الرون (بالقرب من مرسليا) على التوالى

ولقد استقبلنا مديرو ومهندسو الموانىء أحسن استقبال عند زياراتنا التى أخطروا عنها مقدماً بواسطة وزيرى الأشغال العمومية فى إيطاليا

وفرنسا وذلك بفضل توسط وزيرى مصر المفوضين فى روما وباريس وإننا نوجه إليهم شكرنا جميعا على ما لقيناه منهم من المجاملة

وقد قارنا الحلول الفنية التى اتبعت فى هذه الثغور بحالة دمياط الحاضرة ونتشرف بأن نعرض على معاليكم النتائج التى وصلنا اليها

ان مسألة اعداد ميناء دمياط لتكون صالحة لدخول السفن البحرية يجب اعتبارها من المعضلات البحرية الكبرى ، غير انه من الوجهة الفنية يمكن تذليل تلك الصعوبات وذلك باتباع احدى العمليتين الآتيتين اللتين يمكن بواسطتهما ايجاد عمق يقرب من ٢٠ قدما ويمكن زيادة هذا العمق بعد تنفيذ الأعمال الاضافية

الحل الأول

تحسين مصب النيل وذلك بحصر مدخله بين حاجزين متوازيين يبعدان عن بعضهما بنحو ٣٠٠ متر ويمتدان فى البحر الى ان يصلا الى عمق ٢٠ قدما على الأقل فى اتجاه شمال غربى الفنار الحالى (رسم رقم ١)

ويتصل هذان الحاجزان بشاطىء النهر بمنحن نصف قطره ٢٠٠٠ متر ليسمحا بتحديد اتجاه تيار النهر اثناء الفيضان ويكون من شأنهما إيجاد تيار مدة الفيضان بسرعة ثلاث عقدات تقريباً وذلك يكفى لتطهير مجرى عمقه ٢٠ قدماً تقريباً والحاجزان يحميان المجرى مدة التحاريق أى فى الوقت الذى لا يكون فيه تيار محسوس فى مدخله ويشبه هذا الحل ما اتبع فى مدخل ميناء « تمبيكو » على نهر ريو باتيكو ببلاد المكسيك وأسفر عن نجاح ويشبه المدخل الحالى لميناء ريمينى فى إيطاليا

وستقضى الضرورة بعمل تطهيرات بواسطة الكراكات فى أول الأمر ليسهل سرعة حفر المجرى الجديد وبعد ذلك يستحسن اجراء تطهيرات سنوية للصيانة مدة تحاريق النيل وعقب هبوب عواصف شديدة

الحل الثانى

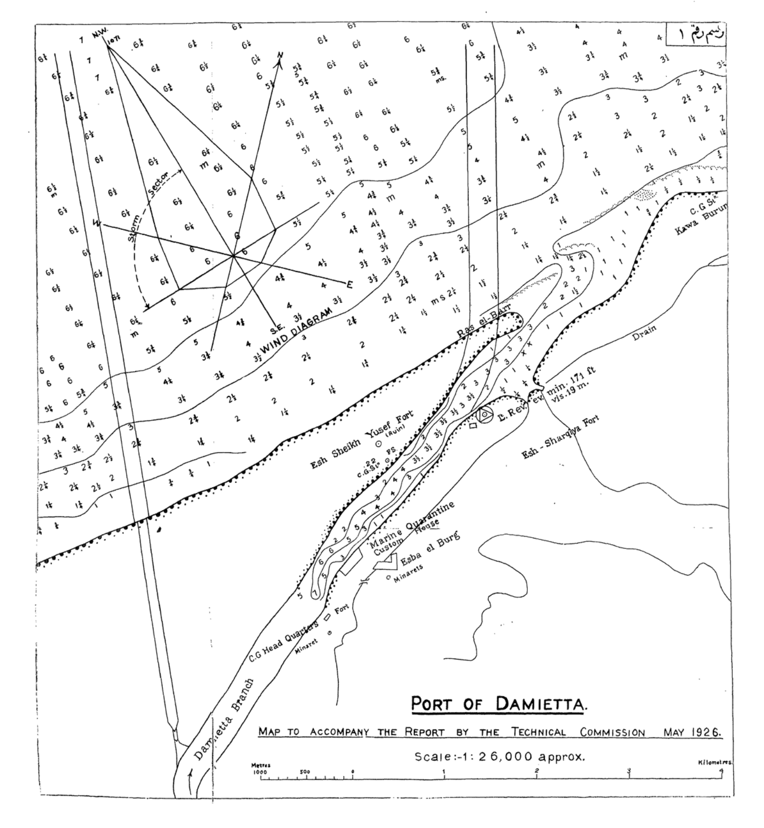
حفر قناة تكون كلها صناعية بعمق ٢٠ قدماً فى الجنوب الغربى لطابية يوسف برأس البر بحيث تنتهى فى البحر فى منطقة تكون الأعماق الكبيرة فيها قريبة جداً من الشاطىء ولا تتأثر كثيراً من طمى النيل (رسم ١)

ويحمى المدخل من جهة البحر بحاجزين كما جاء فى الحل الأول غير أن المسافة بينهما تكون من ١٠٠ إلى ١٢٥ متراً فقط

ويجب أن تقفل هذه القناة بهاويس من جهة النهر كما هو الحال فى قناة سان لويس بمصب نهر الرون

ويمكن التساؤل عما إذا كان غير ممكن ترك هذه القناة مفتوحة من كلا طرفيها كما هو الحال فى « فيوميشينوا » على مصب نهر التيبر بحالة تصبح معها بصفة مصب ثان للنهر، ولكن فى هذه الحالة الأخيرة يتعين انشاء قناطر موازنة على النهر لضبط وتعديل مياه النيل وإيجاد تيار كاف لتطهير المجرى الخارجى بين حاجزى المدخل من جهة البحر

ومن المنتظر اجراء تطهيرات للصيانة فى كل من هاتين الحالتين إلا أنه يحتمل أن تكون أقل أهمية من التطهيرات التى يقتضيها الحل الأول


رسم رقم ١
WIND DIAGRAM
Storm Sector
N.W.
S.E.
Ras el-Barr
C. G Stn. Kawa Burun
Drain
min. 17½ ft vis. 19 m.
L. Rev. ev.
Esh - Sharqiya Fort
Esh Sheikh Yusef Fort (Ruin)
C.G.Stn
Marine Quarantine
Custom House
Esba el Burg
Minarets
C.G Head Quarters
Fort
Minaret
Damietta Branch
PORT OF DAMIETTA.
MAP TO ACCOMPANY THE REPORT BY THE TECHNICAL COMMISSION MAY 1926.
Scale:-1: 26,000 approx.
Metres
Kilometres

ولمقارنة الثلاثة حلول ببعضها قدرنا النفقات اللازمة كالآتى :—

الحاله الأولى — تحسين المصب نفسه ٠٠٠ ر ٤٠٠ ر ١ جنيه
» الثانية — قناة مع هاويس ٠٠٠ ر ١٠٠ ر ١ »
» الثالثة — قناة بدون هاويس ٠٠٠ ر ٩٧٥ »

وتبدو هذه التقديرات كبيرة إلا اننا قد راعينا أن منطقة دمياط محرومة من مواد البناء ولذا تقضى الضرورة باستحضار الأحجار اللازمة للحواجز والأعمال الأخرى من جهة بعيدة وربما من القاهرة نفسها كما هو الحال الآن

ولا يتوقف اختيار احدى الحلول الثلاثة على النفقات فقط بل يتوقف الأمر أيضاً على حالة الامن والأمل فى نجاح تخفيض نفقات الصيانة التى تعمل فيما بعد ومن هذه الوجهة يجدر مراعاة ما يأتى :—

أولا — اطالة الحواجز فى المستقبل

مهما يكن الحل الذى سيقع الاختيار عليه فانه من المؤكد ان الضرورة ستدعو عاجلا او آجلا الى اطالة الحواجز التى تعين وتحمى مدخل النهر او القناة من جهة البحر . وسيكون من الضرورى ايضا اطالة الحواجز اما بسبب الطمى الذى يجلبه النهر نفسه او بالنسبة لتراكم رمال الشواطىء التى تنقلها الامواج والرياح فى الزاوية المكونة بين الحواجز والشاطىء . ولكن مما يمكن تأكيده هو ان اطالة الحواجز فى حالة حصر مصب النهر نفسه ستكون ضرورية اكثر مما يستدعيه الأمر فى حالة انشاء قناة — وفى حالة انشاء قناة فان اطالة هذه الحواجز تكون ضرورتها اذا لم يكن للقناة هاويس

أكثر مما لو كان لها هاويس يظل مقفلا كما هو الحال فى قناة سان لويس نهر الرون حيث لا يدخل الطمى إلى القناة ولا يسد مدخل النهر إلى البحر

ثانيا — تطهيرات الصيانة

من مميزات الحل الثانى (وهو انشاء قناة بهاويس) يجب أيضاً مراعاة أن التطهيرات السنوية التى تكون ضرورية لصيانة ممر المدخل ستكون أقل أهمية فى هذه الحالة عن الحالتين الأخريين ليس فقط لأن النهر لا يجلب طمياً بل لأن عرض المدخل سيكون أقل

وجريا على نفس القاعدة يمكن أيضاً ملاحظة أنه بفضل الانحدار الشديد للشاطىء عند فم القناة فان أعمال اطالة الحواجز فى المستقبل وانجاز التطهيرات لأيجاد اعماق أكبر فى القناة ستكون أقل بكثير للحصول على نفس هذه النتيجة عند مصب النيل نفسه

اختيار قناة مع هاويس

فلهذه الأسباب نفضل اختيار الحل الذى يقضى بحفر قناة صناعية بأكملها مع بناء هاويس بحوض وهذه أحسن وسيلة لضبط مياه النهر وتحديد كميتها وبالتالى تخفيض نفقات الصيانة فى المستقبل . وتقدر التكاليف بمبلغ ٠٠٠ر١٠٠ر١ جنيها لانشاء قناة يكون طولها ٢٦٠٠ متراً وعمق المياه ستة أمتار وعرض القاع ٣٠ متراً وعرض السطح ١٠٠ متر

والهاويس ذات الحوض اللازم بناؤه من جهة النهر يكون عرضه ١٦ متراً وبطول ١٣٠ متراً ويكون مجموع الطول الكلى ١٦٠ متراً ويكون

مجهزا ببوابات متحركة وفتحات وأوناش وقد أدرج ضمن هذه التكاليف النفقات اللازمة لانشاء مسكن لرئيس الهاويس

ومن الاوفق أن يضاف الى التقديرات السالفة الذكر فى جميع الحالات مبلغ ١٠٠٫٠٠٠ جنيه للقيام باعمال مختلفة فى ميناء دمياط نفسها كالمنشئات الآتية : —

٢٠٠ متر أرصفة بعمق ٦ أمتار فى الماء

سقيفتان — ٥٠ متراً فى ٢٠ متراً

الخ . . . .

وفى الختام نبدى أنه لاجل اعداد المشروعات لتنفيذ الاعمال يجدر بالمصالح أن تحصل على البيانات المختلفة الخاصة بتصرف النهر وعمل قطاعات النهر وجس القاع الخ . . وهى المباحث التى أشرنا بضرورة القيام بها فى تقريرنا التمهيدى المؤرخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦

وهذه ياصاحب المعالى هى النتيجة النهائية التى وصلنا إليها لتحسين مصب النيل لفرع دمياط حتى يمكن للبواخر التى يتراوح غاطسها من ١٥ إلى ٢٠ قدماً الدخول إلى هذه الميناء وبعد القيام بأعمال اضافية يمكن دخول البواخر التى غاطسها ٢٥ قدماً وربما أكثر من ذلك

وتفضلوا يا صاحب المعالى بقبول فائق الاحترام ؟

٩ مايو سنة ١٩٢٦ — اللجنة الفنية لميناء دمياط

كيركباتريك لاروش لويجى

تعليق المؤلف

على تقارير اللجنة الفنية لميناء دمياط

هذه هى التقارير التى قدمها حضرات الخبراء عن موضوع فتح بوغاز دمياط ونحن اذا حللناها يتضح لنا ما يأتى : —

أولا — اعتراف حضراتهم فى خطابهم المؤرخ ٢٧ فبراير سنة ١٩٢٦ لوزارة المواصلات بأنه لم يسبق لهم خبرة خاصة بحالة تشبه معضلة فتح البوغاز ولذا طلبوا التصريح لهم بزيارة بعض الموانى المماثلة بايطاليا وفرنسا

ثانيا — اعترافهم بأن مشروعهم باهظ التكاليف وأنه فوق ذلك يستدعى مبالغ كبيرة لصيانته ومداومة تطهيره بالكراكات عقب العواصف وضرورة مد الحواجز الحجرية التى تحمى مدخل القناة إلى داخل البحر تبعا لتوالى رسوب الطمى أو بالنسبة لتراكم الرمال التى تنقلها الأمواج والتيارات البحرية

ثالثا — أن الملاحة بسبب ما تقدم ستكون مضطربة وأن البوغاز قد يبقى مدداً طويلة غير صالح لعبور السفن ريثما تنتهى الكراكات من رفع الرمال التى تتكدس به عقب كل ريح عاصفة

ثم بالنسبة لطول الحاجزين الحجريين اللذين يمتدان إلى داخل البحر نحو خمسة كيلو مترات وضيق الفرجة بينهما فلن تتمكن السفن من

الوصول إلى ميناء دمياط إلا فى الأيام التى يكون فيها الجو صحواً والبحر هادئا والرياح ساكنة

رابعاً — ان حضراتهم قدموا تقريرهم وأوصوا بمشروعهم قبل أن نصلهم البيانات والمستندات التى طلبوها فى صحيفة ١٩

وهناك بعض اعتراضات على مشروع الخبراء سيأتى ذكرها فى سياق مقترحات المؤلف عن فتح ميناء دمياط

الفصل الثانى

مشروع مصلحة الطرق

عن إنشاء طريق بور سعيد — دمياط

لما أن رأت الحكومة جسامة التكاليف التى قدرها الخبراء لفتح بوغاز دمياط والمبالغ الباهظة الواجب صرفها سنويا لصيانة تلك الأعمال قررت إنشاء طريق بين بور سعيد ودمياط عوضاً عن محاولة فتح ذلك الميناء

وشجع على هذه الفكرة أنه فى أثناء فصل الصيف على سبيل النزهة ومن باب التسلية يمكن أن يسير الانسان باتوموبيل خفيف على ساحل البحر فوق الرمال المبللة فيما بين رأس البر وبور سعيد عدا بوغاز أشتوم الجميل الذى هو مصب بحيرة المنزلة بالبحر الأبيض المتوسط

وحيث إن المرور على ساحل البحر متيسر بهذه الكيفية عند صحو الجو وهدوء البحر وسكون الرياح فقد اتجهت فكرة مصلحة الطرق للسير بالطريق على الساحل

ويبلغ طول الطريق فيما بين الضفة الغربية لأشتوم الجميل ومدينة دمياط مارا على ساحل البحر إلى قبالة رأس البر ثم على طراد النيل إلى البلدة الأخيرة نحو ٦١ كيلو متراً بينما البعد فى خط مستقيم فيما بين أشتوم الجميل وشاطىء النيل عند دمياط لا يزيد على ٤٠ كيلو مترا أى أن الفرق بين التخطيطين يبلغ ٢٠ كيلو مترا أو ثلث المسافة المطلوب قطعها

فلاختصار هذا الفرق قررت مصلحة الطرق أن تسير بالطريق على ساحل البحر ثم تعرج به فى اتجاه جنوبى غربى إلى شط غيط النصارى فوق الجزائر المتقاربة لبعضها بالجزء الشمالى الغربى من بحيرة المنزلة وأن يكون تشغيل أتربة الطريق باليد وأن تردم الفجوات التى بين الجزر بالكراكة وفعلا اتفقت مع شركة قنال السويس على أن تمنحها بعض كراكاتها للقيام بهذا العمل وتعهدت الشركة أيضاً بانشاء ما طوله نحو ستة كيلو مترات من الطريق فيما بين محطة مجارى بور سعيد وبوغاز أشتوم الجميل

وقد قدمت مصلحة الطرق للشركة تصميما لهذه المسافة يقضى بتكوين جسر من الرمال على بعد نحو ٢٠٠ متر من الساحل وأن تكسى جوانب هذا الجسر بالاحجار حفظا لها من العواصف والأمواج وأن يكون عرض الطريق عشرة أمتار ولكن الشركة رفضت أن تتحمل التكاليف اللازمة لتكسية ميول الطريق وتعهدت فقط بتكوين الجسر ورصف ما عرضه ستة أمتار بالمكدام

تعليق المؤلف

هذا هو مشروع مصلحة الطرق والكبارى [1]

ولكن الاعتراضات على إنشاء الطريق بهذه الكيفية كثيرة وهى :

---

(١) قرر حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق يوم ٢ أكتوبر سنة ١٩٣٢ أمام حضرة صاحب العزة وكيل وزارة المواصلات أنهم لم يحضروا بعد تخطيط الطريق ولكنه سيمر على كل ساحل البحر ثم يعرج به إلى شط غيط النصارى فوق الجزر المتقاربة

وأنه ليس هناك قطاعات وميزانية إلا عن الجزء من بور سعيد إلي أشتوم الجميل

١ — لا توجد أتربة لتكوين جسر الطريق سوى الرمال السافية وهذه لا يصلح سطحها للمرور إلا بعد رصفه بالمكدام

٢ — سوف تكون عملية المكدام باهظة التكاليف لأن نقل الأحجار سيكون بواسطة اللوريات

٣ — لا يمكن فتح الطريق إلا بعد عدة سنين لأن نقل الأحجار لا يمكن أن يتقدم إلا تبعاً لما يتم رصفه من السكة متراً فمترا

٤ — يلزم تكسية ميول جسر السكة بالحجر فى الأجزاء التى تكون معرضة للأمواج أو الرياح وتكاليف تلك التكسيات عظيمة لا سيما إذا لاحظنا أن الأحجار ستنقل برا عشرات الكيلو مترات

٥ — تكاليف ملء الفجوات التى بين الجزائر بالكراكة سوف تكون كبيرة لأن عمق المياه بالبحيرة ليس كافياً لتعويمها فتضطر لفحت مجرى ليحملها فوق البحيرة للانتقال بين جزيرة وأخرى واللف حول الجزائر ومكعبات ذلك تفوق مكعبات الأتربة اللازمة لتكوين الطريق نفسه

٦ — أن هذا الطريق سيكون عرضة للردم بسافى الرمال التى تحملها الرياح فيصبح غير صالح للمرور كما هى الحال فى طريق المعمورة رشيد

لما علمت مصلحة الطرق والكبارى بهذه الاعتراضات وأدركت خطورتها وبهظ تكاليف السير بالطريق على ساحل البحر عادت إلى مشروع قديم أخرجته من محفوظاتها وهو السير بالطريق متعرجا مقوسا فوق ما ظنته جزراً عالية تتوفر فيها الأتربة اللازمة لتكوين جسر الطريق.

فلما كلفتها اللجنة بجلستها المنعقدة فى ١٩ نوفمبر سنة ١٩٣٢ بعمل ميزانية وقطاعا طوليا عن هذا التخطيط اتضح أن الشطر الغربى من هذه الجزر فيما طوله ١٨ كيلو متراً بين سيدى شطا و بوغاز البغدادى عبارة عن أجزاء مرتفعة من قاع البحيرة تغمرها المياه التى يصل منسوبها إلى نحو ٥٠ سنتيمتراً فوق الصفر (رسم رقم ٢)

أما الشطر الشرقى من الطريق فيقع قبلى الشريط الرملى الفاصل بين البحيرة والبحر من أشتوم الجميل إلى سيدى أبو الوفا ثم يسير وسط الرمال السافية بلسان سيدى سليم ثم يعبر بحر الديبة وعرضه ١½ كيلوا متر إلى بر البغدادى ويسير وسط كثبان الرمال بهذه الجزيرة إلى بوغاز البغدادى الذى تتجاوز سعته الكيلو متر

وهذه المسافة من الطريق ويبلغ طولها ٢٠ كيلو متراً أكثر عرضة للردم بسافى الرمال مما لو كان الطريق على ساحل البحر وذلك لأنها تقع قبلى رمال الساحل وتمر وسط الرمال السافية بالجزائر تحت مهب الرياح

ولتكوين الجسر باليد يلزم نقل الأتربة من مسافات طويلة لا سيما فى ردم الفجوات التى بين الجزر ويذهب أكثر المكعب هدراً لأن ما يكشط من الأجزاء العالية بالجزر مدة الصيف هو عبارة عن أتربة مشبعة بالملح بسبب التبخر بينما مدة فصل الشتاء الحال كله ماء فى ماء

ويلوح لى أن مصلحة الطرق أدركت صعوبة الحصول على الأتربة فجعلت سطح الطريق على منسوب ٠٫٧٥ متراً فقط فوق فيضان البحيرة فاذا أسقطنا من ذلك ٣٠ سنتيمتراً سمك المكدام كان سطح الأتربة

على ٤٥ سنتيمترا فقط فوق المياه ومثل هذا الارتفاع القليل يجعل الجسر ظلاً تحت المكدام لتشربه بالمياه بسبب الامتصاص الشعرى ويجعل رصف الطريق رديئاً

وأيضاً لتقليل مكعب الأتربة لجأت إلى حصر الطريق بين حوائط رأسية ساندة ونسيت الصعوبة فى نقل المهمات اللازمة لهذه الحوائط وتعذر بنائها فوق هذه الجزائر التى تغمرها المياه

وقد لاحظت اللجنة عدم اعتدال تخطيط هذا الطريق وتقوسه وكثرة منحنياته وأن حوائطه الجانبية رأسيه ولا ترتفع عن سطح الطريق شيئاً فأدركت ما هناك من خطر فى انزلاق الناس بسياراتهم إلى البحيرة فأشارت عند مراجعة مقايسة مصلحة الطرق إلى ضرورة رفع هذه الحوائط بنحو ٣٠ سنتيمتراً فوق منسوب السكة أو إقامة درابزين على كامل طول الطريق

ولكيما ندرك مبلغ الصعوبة فى انشاء الطريق حسب مشروع مصلحة الطرق . دعنا نتصور أن المقاول رحل للعمل بهذه المنطقة خمسمائة رجل فأين يأوى هذا العدد من الأنفار وكيف يمدهم المقاول بالماء للشرب وبمواد الغذاء وهم وسط البحيرة على بعد ٢٥ كيلو متراً من العمار سواء من ناحية بور سعيد أو من جانب دمياط

لا شك أن الأمراض بأنواعها تنتاب هذا العدد الكبير من الأنفس وكم شاهد مهندسو مصلحة الرى رحيل عمال المقاولين وهربهم من العمل فى مناطق البرارى لسوء المناخ ورطوبة المنطقة وسقوط الأمطار حتى

لسبب يبدو بسيطاً وهو عدم وجود أسواق قريبة يتحصلون منها على حاجياتهم اليومية

ثم أين يشوّن المقاول مواد البناء اللازمة للطريق وحوائطه الساندة ؟ وكيف يحفظ المؤن والأسمنت من البلل؟ وكيف ينقل العدد الثقيلة لانشاء الكبارى ودق خوازيقها وسط البحيرة وسياحاتها ؟

كل هذه الاعتبارات تجعل مشروع مصلحة الطرق متعذر التنفيذ كبير التكاليف . نعم المال يتغلب على كثير من الصعاب ولكن هذا المال تتحمله خزينة الدولة ويدخله المقاولون الذين يتقدمون للعمل فى حساباتهم

ان من يراجع القطاع الطولى (رسم ٢) الذى حضرته مصلحة الطرق ويعلم أن مهندسيها تامسوا الأجزاء العالية بهذه الجزر للسير بالطريق يدرك أنه لا توجد أتربة لانشاء الجسر فيما بين دمياط (سيدى شطا) والكيلو ٢٧ إلى الشرق عند بر أبو الوفا وأنه قد يكون من المتيسر الحصول على رمال من ساحل البحر فيما بين ذلك الموقع ومدينة بور سعيد

فالطريقة العمليّة لانشاء الطريق باليد حسب ماتشير به مصلحة الطرق تستدعى مد شريط سكة حديدية ضيقة فيما بين بور سعيد وسيدى شطا أى فيما طوله نحو ٥٠ كيلو متراً واقامة جملة وصلات عمودية على ذلك الخط إلى الساحل

ومن ثم يتيسر نقل الأتربة من ساحل البحر بعربات تجرها قاطرات لتكوين جسر الطريق بالبحيرة وفوق جزرها وكذلك يتيسر نقل المهمات

اللازمة لرصف الطريق وصيانة جوانبه واقامة الكبارى وبناء الحوائط الساندة وغير ذلك من الأعمال

أى أنه يلزم نقل كل شىء لانشاء الطريق مسافة يبلغ متوسط مداها ٢٥ كيلو متراً

وانى فى ضوء ما تقدم لا أتردد فى أن أقدر تكاليف مشروع مصلحة الطرق بمبلغ قد يتجاوز ٤٠٠,٠٠٠ جنيه على ما هو موضح بالمقايسة صحيفة ٤٧

اعتراضات المؤلف

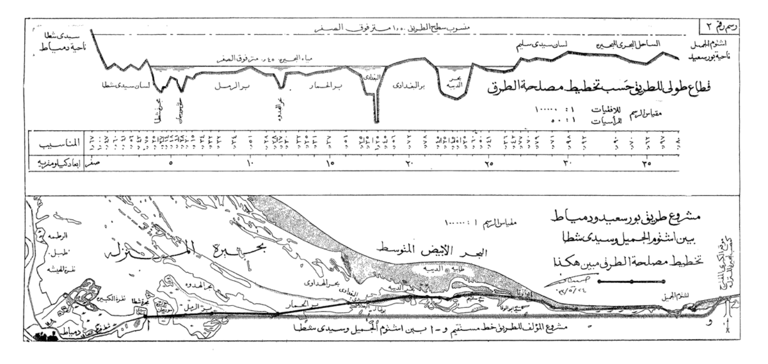
فالاعتراضات على مشروع مصلحة الطرق الأخير على ما هو مبين بعاليه يمكن تلخيصها فيما يأتى :—

١ — تعذر تكوين جسر الطريق باليد فيما طوله ٢٠ كيلو متراً

٢ — كثرة منحنيات الطريق وهو أمر يجب تجنبه فى تصميمات طرق السيارات تلك الطرق التى يجب أن تكون مستقيمة تماماً إلا فى الأحوال الاضطرارية

٣ — شدة تعرض الطريق لسافى الرمال فيما طوله عشرين كيلو متراً بين أشتوم الجميل وبوغاز البغدادى فيصبح بعد بضع سنين غير صالح للمرور

٤ — بهظ تكاليف انشاء الطريق ونقل المهمات والأحجار اللازمة لصيانة جوانبه ورصف سطحه بالمكدام لضرورة نقل الأحجار براً عشرات الكيلو مترات


رسم رقم ٢
منسوب سطح الطريق ١٫٠٠ متر فوق الصفر
سيدى شطا
ناحية دمياط
اشتوم الجميل
ناحية بورسعيد
الساحل البحرى للبحيرة
لسان سيدى سليم
مياه البحيرة ٠٫٤٠ متر فوق الصفر
لسان سيدى شطا
بر الرمل
بر الحمار
البغدادى
بر البغدادى
بحر الديبه
قطاع طولى للطريق حسب تخطيط مصلحة الطرق
مقياس الرسم
للافقيات ١ : ١٠٠٠٠٠
للرأسيات ١ : ٥٠٠
المناسيب
ابعاد كيلومترية
صفر
٥
١٠
١٥
٢٠
٢٥
٣٠
٣٥
مشروع طريق بورسعيد ودمياط
بين اشتوم الجميل وسيدى شطا
تخطيط مصلحة الطرق مبين هكذا
٢٤/٥/٣٢
مقياس الرسم ١ : ١٠٠٠٠٠
البحر الابيض المتوسط
بحيرة المنزلة
بحر الديبه
بحر الهداوى
بر الحمار
بر الرمل
بحر الهدوه
اشتوم الجميل
الرطمه
دمياط
مشروع المؤلف للطريق خط مستقيم و - ا بين اشتوم الجميل وسيدى شطا

كبارى الطريق

يشمل مشروع مصلحة الطرق والكبارى انشاء الكبارى الآتية :

١ — كوبريين ثابتين على فتحتى بوغاز أشتوم الجميل
٢ — كوبرى متحرك على بوغاز البغدادى
٣ — « ثابت على مجرى شطا

وقد جاء فى محاضرة حضرة مفتش الكبارى التى ألقاها بجمعية المهندسين الملكية المصرية فى ٩ مارس سنة ١٩٣٣ بشأن هذه الكبارى ما يأتى :

أشتوم الجميل :

أشتوم الجميل مكون من بوغازين تفصلها جزيرة كبيرة طولها حوالى كيلو متراً ونظراً لتصريف مياه الصرف من البحيرة إلى البحر أو مياه المد والجزر من البحر إلى البحيرة وبالعكس يتلاحظ أن المياه أحيانا داخلة فى البحيرة وأحيانا خارجة منها ولهذا السبب توجد عوامل كبيرة يجب درسها لتعيين طراز الكوبرى ونوع أساساته ومقدار فتحته ونوع المداخل الواجب عملها :

فتحات الكبارى :

وقبل البدء فى أى تصميم يجب تعيين سعة فتحة كل من الكوبريين وهناك عوامل كثيرة تجعل من الصعب تحديد الفتحات المناسبة فى الوقت الحاضر وفى المستقبل بالنسبة لتصرفات المياه لذلك تركنا فتحة البوغازين

كما هى تتصرف بها الطبيعة كما تشاء وعملنا فتحة كل من الكوبريين

٤٠ متراً وهى الطول الكافى لحصر الملاحة فى أعمق منطقة فى كل من البوغازين . وقد عملت مداخل هذه الكبارى من ممرات مكونة من فتحات مستقلة مسندة على البوغازين طول كل منها ١١ متراً وبهذه الطريقة أمكننا ألا نتعرض لطبيعة بوغاز أشتوم الجميل.وهذه الفتحة وقدرها ٤٠ مترا لا ينتظر أن تطمى جميعها يوما مّا واذا فرضنا على سبيل الاحتمال حصول طمى لهذه الفتحة وحصول نحر تحت الممرات فانه يمكن معالجتها بدق خوازيق لوحية بحيث يمكن تحويل جميع المياه فى المجرى الملاحى وهذا العمل قليل التكاليف

هذه الممرات عملت كثيراً فى فتحات مشابهة كفتحات ممر على نهر جيمس بأمريكا طوله ٨ كيلو متراً عملت عليه ممرات مشابهة تماما للممرات التى حضرتها المصلحة على بوغاز أشتوم الجميل وكذلك ممر بحيرة (Ponchartrain) وطوله حوالى ٧٫٥٠٠ كيلو متراً وهذا الأخير عمل على خوازيق طولها ٢٤ متراً

طراز الكبارى :

اقترحت مصلحة خفر السواحل ومصايد الأسماك فى مبدأ الأمر عمل كبارى أشتوم الجميل متحركة وقد درسنا هذا الموضوع فاتضح لنا أن المراكب التى تعبر البوغاز محدودة الارتفاع ولا داعى مطلقاً لعمل كبارى متحركة للأسباب الآتية : —

أولا — زيادة التكاليف للكوبرى المتحرك عن الكوبرى الثابت

ثانياً — ضرورة وجود عمال مستديمين لادارة الكوبرى وهذا يستوجب بناء مساكن لهم مما يكلف الحكومة مصاريف لا مبرر لها

ثالثاً — يحتاج الكوبرى المتحرك إلى صيانة ودهان مستمر لأنه واقع بجوار البحر

وأخيراً استقر الرأى على عمل كبارى ثابتة خرسانية مسلحة بحيث يكون ارتفاع المسافة بين أعلى منسوب المياه وقاع كمر الكوبرى خمسة أمتار وهذا الارتفاع كاف لمرور جميع المراكب التى تدخل أو تخرج من البحيرة

الخوازيق — بعد تعيين طراز الكوبرى فضّلنا عمل البغال من الخوازيق المسلحة لتوفر نفقات السدود والخوازيق اللوحية ونزح المياه الخ . . . ولا يخفى على حضراتكم قيمة النفقات الباهظة التى تتكلفها هذه الأعمال خصوصاً فى منطقة داخل البحر مثل أشتوم الجميل

الممرات:

فضلنا عمل هذه الممرات بفتحات مستقلة بدلا من عمل جسر عال داخل البحر بتكسيات أو بحوائط ساندة من جانبيه

وهذه الممرات مكونة من بغال من الخوازيق الخرسانية المسلحة تحمل الأرضية المكونة من كمرات رئيسية عليها طابق من الخرسان المسلح وهذه الأرضيات منفصلة عن بعضها ومرتكزة ارتكازاً حراً على البغال بحيث لو حصل هبوط فى أى مجموعة من البغال (ولن يزيد هذا الهبوط عن سنتيمترات قليلة) فلن تتأثر المنشآت المحمولة فوقها

وقد راعينا أن يكون انحدار هذه الممرات ٢./ وهو انحدار مسموح به فى الطرق الزراعية

وهناك جزء من الممرات لكوبرى الجميل الغربى منحنٍ رأينا ضرورة تعليته من الخارج بمقدار ٢٢ سنتيمتر لمقاومة القوة المركزية الطاردة أثناء سير السيارات حتى لا تضطر هذه السيارات لتخفيض سرعتها

الطريق فوق جزيرة البوغاز :

أما جزء الطريق الواقع بين بوغاز أشتوم الجميل الشرقى و بوغاز اشتوم الجميل الغربى فيقع فى الجزيرة التى تفصلهما وطولها حوالى كيلو متر وهى إلى حد مّا معرضة لأمواج البحر فى زمن الشتاء لذلك صممنا الطريق بحصره بين حائطين ساندين من الخرسانة المسلحة لهما درابزين بسيط من الخرسان المسلح لحماية المرور ولتجميل المنظر الخ .

اعتراضـــات المؤلف

على تصميمات الكبارى

كبارى أشتوم الجميل

ان أهم ما يلفت النظر فيما تقدم من ايضاحات مصلحة الطرق عن تصميمات كبارى الطريق هو القاعدة التى ذهبت إليها فى تصميم كبارى بوغاز أشتوم الجميل من « ترك فتحات البوغاز كما هى تتصرف فيها الطبيعة كما تشاء » فان هذا الأمر لا يقره فن الهندسة فعمل المهندس ليس ترك الطبيعة تفعل ما تشاء ، بل توجيه مختلف العوامل الطبيعية وتسخيرها إلى النافع من الأمور وصدها عن العبث والتخريب

فهل مصلحة الرى مثلا تترك نهر النيل لطبيعته يفعل ما يشاء فيعبث بجسوره ويخرب ما على جانبيه من عمران ويذهب ماؤه هدراً إلى البحر؟ أم هى تمنع طغيانه بما تقيم على جوانبه من جسور ورؤوس وتكسيات حجرية لكسر حدة تياره وتحويله عن المواقع الخطرة ؟

ثم هى أقامت على مجرى النهر القناطر والخزانات للتحكم فى سير المياه ورفعها إلى المناسيب اللازمة وضبط المياه من الضياع — كل ذلك يتم بحساب ولا تترك فيه الطبيعة تفعل ما تشاء

المعلومات اللازمة لتصميم الكوبرى

ان كوبرى أشتوم الجميل ليس كوبرياً يقام بين جسرى ترعة ليعبر

عليه من جانب لآخر بل هو عبارة عن قنطرة موازنة وظيفتها تصريف مياه الصرف الواصلة لبحيرة المنزله وضبط مياه البحر المالحة من أن تتدفق إلى البحيرة فتذهب بعذوبة مائهـا فتطغي على المزروع من سواحلها وتقتل الحشائش والأعشاب التى تنمو بها والتى تتغذى عليها الطيور والأسماك

ولذلك فان الواجب كان يقضى بأخذ معلومات وموافقة مصلحة الرى على ما يأتى : —

١ — موقع اقامة الـكوبرى

٢ — مقدار التصرف الذى يمر منه

٣ — السعة اللازمة للـكوبرى

٤ — القـاع التصميمى للبوغاز وعمق المياه بما يتفق مع طلبات قسم مباحث الأسماك

٥ — ما هى مشروعات الرى والصرف المستقبلة لملاحظتها بمناسبة تخطيط الطريق

وهذه البيانات جميعها من المتيسر الاجابة عليها . ولـكن مع الأسف لم تكلف مصلحة الطرق نفسها عناء الكتابة بطلبها ورأت أنه فى بناء كوبرى تزيد سعته خمسة عشر ضعفاً على السعة اللازمة ما يغطى كل ما هنـاك من نقص فى المعلومات ولو أنها فعلت ما أشرت به لعاد الأمر على خزينة الدولة بوفر يبلغ مقداره ٣٠ ألف جنيه فى انشاء الـكوبرى فقط (*)

(*) قرر مجلس الوزراء بتاريخ ١٣ ديسمبر سنة ١٩٣٢ بناء على تقرير وتوصية اللجنة الفنية إلغاء المناقصة الخاصة ببناء هذا الكوبرى

فتحات الكوبرى

ان الكوبرى الذى حضرت تصميمه مصلحة الطرق وطرحته فى المناقصة تبلغ فتحاته ما يأتى : —

٥٠ فتحة فى طول ١١ متراً = ٥٥٠ متراً وقد أطلقت عليها اسم ممرات
٢ « « « ٤٠ « = ٨٠ «

المجموع ٦٣٠ «

ويكفى للدلالة على عظم طول هذه الكبارى أن نعلم أن طولها هذا يتجاوز مرة ونصف الطول الكلى لكوبرى الخديوى اسماعيل فوق النيل بالقاهرة

ان المجارى الواسعة ذات الماء الضحضاح لا تعبر بعشرات الكبارى بل تعبر بانشاء جسر تخترقه فتحة بالسعة اللازمة لمرور التصرف وهذا ما فعلته مصلحة السكة الحديد لعبور خطوطها لبحيرة مريوط وما فعلته مصلحة الطرق نفسها لعبور هذه البحيرة للسكة الزراعية الموصلة من المكس إلى حدود مصر الغربية

وقد أرادت مصلحة الطرق أن تقلد بعملها هذا الكوبرى الذى بنى بأمريكا فوق مصب نهر جيمس وكوبرى آخر بنى فوق احدى البحيرات مع وجود الفارق العظيم بين الحالتين فان عمق المياه فى ذلك النهر وتلك البحيرة يتجاوز العشرة أقدام بينما الشطر الأكبر من أشتوم الجميل لا يكاد عمق المياه به يتجاوز قدما واحدا

الحوائط السائدة :

ومشروع مصلحة الطرق والكبارى يشمل أيضاً انشاء جفادة ضمن حائطين ساندتين فوق الجزائر الواقعة فيما بين البوغازين الشرقى والغربى لأشتوم الجميل بطول كيلو متر

وانشاء مثل هذه الحوائط الساندة لمرور الطريق فوق هذه الجزائر أمر لا تحمد عقباه لانها تتغير من وقت لآخر تبعاً للتيارات وكميات المياه المارة من البوغاز

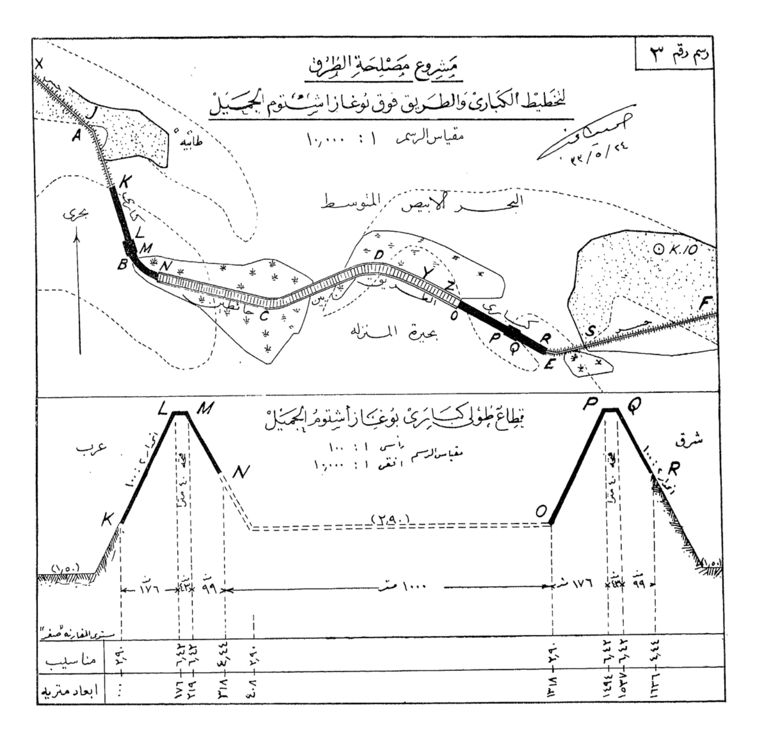
ولا أدرى لماذا لم تجعل المرور فوق هذه الجزر أيضاً بواسطة كبارى من نوع الممرات لاسيما وأنه مذكور بعقد عطاء انشاء الكوبرى أن أمواج البحر تعلو هذه الجزائر إلى منسوب متر ونصف مما يستلزم جعل قطاع الحوائط قويا لتتحمل لطم الأمواج لواجهتها البالغ طولها أكثر من كيلو متر

تيارات المياه :

ان من يطلع على (الرسم رقم ٣) يدرك أن كبارى أشتوم الجميل سينتج عنها تغيير خطير من حيث اتجاه تيارات المياه المنصبة من البحيرة إلى البحر فان التيارات بالبوغاز الغربى سوف تتسلط على الشاطىء البحرى للجزر فتنحرها وتجعل الحوائط الساندة التى يراد إقامتها عليها عرضة للانهيار

كما أن التيارات بالبوغاز الشرقى للاشتوم سوف تتسلط على الطرف الشرقى للجزيرة الشرقية وطرف البوغاز من ناحية بور سعيد

ويزيد فى تأثير هذه التيارات ما هو معروف من أن الرياح تهب


رسم رقم ٣
مشروع مصلحة الطرق
لتخطيط الكبارى والطريق فوق بوغاز اشتوم الجميل
مقياس الرسم ١ : ١٠,٠٠٠
البحر الابيض المتوسط
بحيرة المنزله
بحرى
طابيه
X
A
J
K
L
M
B
N
C
D
Y
Z
O
P
Q
R
E
S
F
K.10
قطاع طولى كبارى بوغاز أشتوم الجميل
مقياس الرسم رأسى ١ : ١٠٠
افقى ١ : ١٠,٠٠٠
عرب
شرق
(٢,٩٠)
(١,٥٠)
١٧٦
٩٩
١٠٠٠ متر
مستوى المقارنه "صفر"
مناسيب
ابعاد مترية

والتيارات البحرية تجرى فى نفس الاتجاه أى من الغرب إلى الشرق وأن معدن هذه الجزائر والسواحل رملى

ويكفى للدلالة على خطورة هذه المسألة أن تقارن ما كانت عليه حالة البوغاز سنة ١٩١٦ وما وصلت اليه الآن (رسم ٧) وكيف انه بفعل نحر المياه وترك الطبيعة تفعل ماتشاء — على حد تعبير حضرة مفتش الكبارى — ازيلت عزبتا الأشتوم الشرقية والغربية من الوجود وأصبحت مياه البحر تحيط بطابية الأشتوم بعد ان كان يفصلها عنه ساحل سعته أكثر من مائتى متر وكيف أنه بعد أن كانت توجد جزيرة واحدة بالمصب صار هناك أرخبيل منها

فالحذر إذا يحتم علينا أن نبتعد بالطريق والكبارى عن هذا البوغاز بصرف النظر عن أى اعتبار آخر لا سيما وحضرة مفتش الطرق يعتبر هذا العمل — على حد تعبيره — فى منطقة داخل البحر

تخطيط الكبارى :

ان من يطلع على (الرسم ٣) يرى أن كبارى أشتوم الجميل وملحقاتها تتكون من جملة كسرات حادة تدل على مبلغ ما بذل من جهد فى الابتعاد عن جانب البحر وما احتمل من عناء فى محاولة تحضير تصميم يتفق مع حالة البوغاز وما يتخلله من جزر فجاء تخطيط الطريق مجهداً منكسراً مقوساً على ما ترى وأصبح خليطا مما يأتى : —

١ — جسور بطول ٣٦٠ متراً فى المسافة JAK والمسافة RES

٢ — كبارى عادية أطلق عليها إسم ممرات بطول ٥٥٠ متراً فى المسافة KL والمسافة MN والمسافة OP والمسافة QR

٣ — كبارى قوسية بطول ٨٠ متراً فوق المسافتين LM و PQ

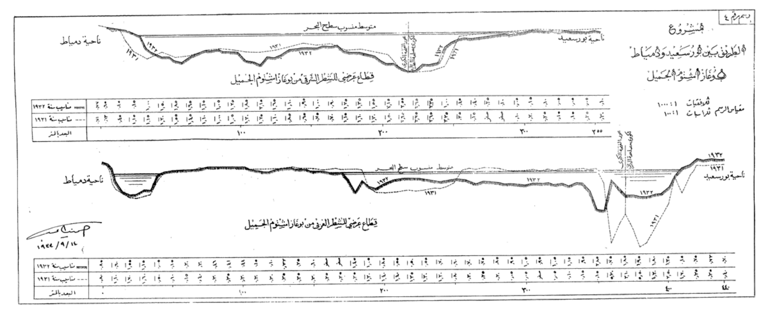
٤ — جفاده بين حائطين ساندتين بطول ١٠٢٠ متراً فى المسافة NZ

وقد أدركت مصلحة الطرق مبلغ الخطر فى المرور بسرعة عادية فوق بعض المنحنيات فجعلت الطريق مرتفعاً بمقدار ٢٢ سنتيمتراً من الجانب الخارجى منعاً للسيارات أن تتدهور إلى البوغاز

طراز الكوبرى :

ثم هناك ملاحظة هامة بشأن تصميم الكوبرى وهى أن مصلحة الطرق رفضت ما طلبته منها مصلحة خفر السواحل ومصائد الأسماك من ايجاد فتحة متحركة واكتفت بجعل أسفل كمر الكوبرى مرتفعاً عن المياه بمقدار خمسة أمتار وذلك عند الفتحتين الكبيرتين المقترح اقامتهما فوق الجزئين العميقين (الآن) بالبوغازين الشرقى والغربى لأشتوم الجميل. ونظرة واحدة (للرسم ٤) تظهر مبلغ الخطر فى ذلك وهى أن هذين الجزئين العميقين دائما التحرك وغير ثابتين وقد ينتقلان بعيداً عن الموقع الذى فرض لهما فيتعذر على مراكب الصيد الدخول أو الخروج من البحيرة

ولما كان من المرغوب فيه ضمان حركة المراكب التى تخرج للصيد بالبحر إلى جانبى البوغاز كما هى عادة الصيادين فى بعض فصول السنة وتسهيل التجائهم إلى مياه البحيرة الهادئة إذا ما كان هياج البحر عظيما —


رسم رقم ٤
مشروع
الطريق بين بورسعيد ودمياط
بوغاز اشتوم الجميل
مقياس الرسم للرفعيات ١ : ١٠٠٠
للمسافات ١ : ١٠٠٠
متوسط منسوب سطح البحر
ناحية دمياط
ناحية بورسعيد
١٩٣١
١٩٣٢
قطاع عرضي للشط الشرقي من بوغاز اشتوم الجميل
مناسيب سنة ١٩٣٢
مناسيب سنة ١٩٣١
البعد بالمتر
قطاع عرضي للشط الغربي من بوغاز اشتوم الجميل
١٩٤٤/٩/١٤

وأيضاً لما كان من الضرورى تيسير مرور كراكة بحرية كبيرة لتطهير المصب عند الحاجة لضمان اتصال مياه البحيرة بالبحر بالعمق الكافى فانى أرى من الأصوب اجابة ما طلبته مصلحة السواحل ومصايد الأسماك من جعل إحدى فتحات الكوبرى ملاحية لا سيما وأنه سيكون خلف الكوبرى من ناحية البحيرة المجرى العميق الذى ينتج عن تشغيل الطريق والذى سيكون نواة للترعة الملاحية العظيمة التى ستصل قنال السويس بالفرع الشرقى للنيل كما سيأتى شرحه

كوبرى بوغاز البغدادى وكوبرى شطا

ومما يلفت النظر ان مصلحة الطرق والكبارى عللت رفضها لايجاد فتحة متحركة بكوبرى أشتوم الجميل بأن ذلك يستدعى وجود عمال مستديمين ومساكن لهؤلاء العمال مع أنها فى الوقت نفسه قبلت بناء كوبرى متحرك بفتحة البغدادى بالبحيرة مع عدم أهمية هذا الموقع ورغماً عما هناك من صعوبة فى إيواء العمال اللازمين لتشغيله وسط البحيرة وعلى بعد ٢٥ كيلو متراً من العمار

على أنه قد اتضح لنا بدراسة المشروع وملاحظة مختلف الاحتياجات والطلبات امكان الاستغناء عن هذين الكوبريين على ما سنوضحه بعد فى الفصل الثامن الخاص بمصائد الأسماك

الخلاصـــــة

ويمكن تلخيص ما تقدم من الاعتراضات على مشروع الكبارى فيما يأتى : —

١ — ان كبارى أشتوم الجميل وملحقاتها ستكون بسبب اتساع البوغاز عرضة للعواصف والأمواج لأنها فى الحقيقة واقعة بالبحر كما قرر ذلك حضرة مفتش الكبارى نفسه

٢ — ان اتجاهات فتحات الكبارى سيترتب عليها تحويل تيارات الماء نحو الحوائط السانده للطريق فوق الجزر فتصبح عرضة للانهيار

٣ — تعدد الكسرات والمنحنيات والزوايا الحادة بالكبارى وملحقاتها وتدرج الطريق فى الارتفاع طوراً والهبوط طوراً آخر وشدة انحدار سطحه تجعل المرور عليه محفوفاً بالأخطار ويمكن ادراك هذا الخطر من الاطلاع على القطاع الطولى (رسم رقم ٣)

٤ — ان المنظر العام للكوبرى وملحقاته سيبدو غريباً وبعيداً كل البعد عن الجمال

٥ — إذا تحول المجرى العميق بأى البوغازين الشرقى والغربى عن موقعه وهو أمر مؤكد نظراً لعدم وجود مجرى بصفة دليل أمام أو خلف الكوبرى القوسى المرتفع فانه يتعذر مرور قوارب الصيد من البحر إلى البحيرة وبالعكس

٦ — ان تكاليف انشاء الكبارى وملحقاتها ستكون باهظة

مقايسة

لانشاء طريق بعرض ١٢ مترا على ارتفاع ١٫٥٠ متر فوق الصفر وميول جانبيه ٢/٣ فيما بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى حسب تخطيط مصلحة الطرق

المقادير	نوع العمل	الفية	الجملة
متر مكعب ٥٨٠٫٠٠٠	تشغيل أتربة (رمال) باليد والعملية تشمل قطع الرمال وجمعها وشحنها والنقل لمسافة متوسطها ٢٢½ كيلو متر وتفريغها وتسويتها لتكوين جسر فوق الجزائر وردم الفجوات التى بين الجزائر وبعضها مع العلم بان ١٨ كيلو مترا من طول الطريق سيكون فوق جزائر منسوبها أقل من نصف متر تحت الصفر وان مياه البحيرة ترتفع إلى نحو نصف متر فوق هذا المنسوب	مليم ٣٠٠	جنيه ١٧٤٠٠٠
متر مكعب ٧٠٫٠٠٠	تكسية الطريق بالدبش بسمك ٤٠ سنتيمتر وميول ٢/٣ والأحجار تنقل برا من بور سعيد لمسافة ٢٥ كيلو مترا فى المتوسط	جنيه ١	٧٠٠٠٠
٣٧ كيلومتر	رصف الطريق بالمكدام ٣٧ كيلو متر من أشتوم الجميل إلى سيدى شطا والحجر والزلط والرمل ينقل برا لمسافة ٢٥ كيلو مترا من بور سعيد فى المتوسط	جنيه ٢٥٠٠	٩٢٥٠٠
بالمقطوعية	كبارى أشتوم الجميل		٤٧٠٠٠
	كوبرى ملاحى عند بوغاز البغدادى		١٥٠٠٠
	كوبرى ثابت عند سيدى شطا		٥٠٠٠
		المجموع	٤٠٣٥٠٠
		احتياطى	٢١٥٠٠
		جملة عامة	٤٢٥٠٠٠

الفصل الثالث

مشروع المؤلف

عن انشاء طريق بين بور سعيد ودمياط

أن مشروع فتح ميناء دمياط هو الغرض الأول وما مشروع الطريق إلى بور سعيد الا فكرة ثانوية ما كان ليفكر فيها لولا أن أولى الأمر رأوا أن مشروع الخبراء عن فتح بوغاز دمياط لايحقق الاغراض المرجوة فضلا عن جسامة تكاليفه وما تتطلبه أعمال صيانته سنويا من مبالغ كبيرة

ومن حسن الحظ أني وفقت إلى مشروع واحد يؤدى الغرضين ويحقق مختلف الرغبات وهو انشاء الطريق بين البلدتين مخترقا الشطر الشمالى من بحيرة المنزلة بحيث ينتج عن انشائه مجرى يكون نواة لقنال ملاحى كبير يصل ميناء بور سعيد بالفرع الشرقى للنيل ويفتح ميناء دمياط للملاحة مع البحر الأبيض المتوسط وشبكة الترع الملاحية بالقطر المصرى

تخطيط الطريق وطريقة تكوينه

أن الطريق حسب التخطيط الذى اقترحه هو أن يكون فى خط مستقيم بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى عند قرية سيدى شطا (أنظر الخريطة رقم ٥)

وفكرتى هى أن ينشأ الطريق جميعه بالكراكة بأتربة تؤخذ من قاع البحيرة ويكون من هذه الأتربة جسر بالعرض اللازم على أرتفاع متر ونصف أو مترين فوق مياه البحيرة



قطاع عرضى للقنال الملاحى وجسوره
مقياس الرسم ١ : ٤٠٠
البحيرة
ساحل يزرع أشجار توت
ترعه حلوه
جسر لخطى سكة حديد من بورسعيد لدمياط
القنال الملاحى
جسر السكة الزراعيه من بورسعيد لدمياط
مشروع
فتح ميناء دمياط
وأنشاء طريق بينها وبين بورسعيد
للمهندس أحمد راغب
مقياس الرسم ١ : ١٠٠,٠٠٠
المتوسط
الابيض
البحر
بوغاز دمياط
بورسعيد
قنال السويس
مشروع القنال الملاحى بين ميناء بورسعيد والفرع الشرقى للنيل بحرى دمياط
بحيرة المنزلة
المطريه

وفى إنشاء الطريق حسب هذه الفكرة المميزات الآتية :

(١) انه سيكون من أتربة متماسكة من قاع البحيرة فيصبح صالحا للمرور بمجرد تسويتها

(٢) اذا أريد رصفه بالمكدام أو تكسية جوانبه بالأحجار فان تكاليف ذلك تكون عادية نظراً لامكان نقل الأحجار وغير ذلك من المواد عن طريق قنال السويس أو النيل بالمراكب فى المجرى الذى يتخلف عن تشغيل الكراكة لتكوين الطريق

(٣) انه بعيد عن أنواء البحر وطينته لاتسفيها الرياح فلايحتاج الأمر لتكسية ميوله بالأحجار إذ سرعان ماتكسو تلك الميول الحشائش والأعشاب وأصناف الغاب التى تنمو على شواطىء البحيرات فضلاعن وقوعه فى حماية الجزائر الواقعة الى جانبه البحرى والتى تكاد تكون متصلة ببعضها وتكوّن حاجزا طبيعيا ضد الرياح

(٤) ان فى استقامته وعدم تعرجه وفر فى المسافة بين المدينتين

(٥) انه ليس عرضة لسفى الرمال إذ يفصله عن الجزر التى بحريه والتى بها كثبان الرمال شريط من المياه

(٦) ان تكاليف إنشائه لاتبلغ ثلث تكاليف مشروع مصلحة الطرق

وسينتج عن هذا المشروع طريق عظيم للسيارات (Auto Strade) بكامل مافى هذا التعبير من معان فهو مستقيم فى كامل طوله لا تعترضه أى عقبة من العقبات — ولا يتقاطع مع أى طريق آخر وسطحه على منسوب واحد من أوله لآخره — ومناظره وسط البحيرة تعد فريدة فى نوعها .

المشروع وعلاقته ببحيرة المنزلة

إن مشروعى عن إنشاء الطريق أو القنال الملاحى بين بور سعيد ودمياط يمر جميعه بالقسم البحرى لبحيرة المنزلة وكذلك المشروع الأول لمصلحة الطرق لابد وأن يخترق البحيرة من ساحل البحر إلى غيط النصارى شرقى دمياط كما أن مشروعها الثانى (رسم رقم ٢) يمر أكثره بالبحيرة أيضاً وحتى إذا جعلنا الطريق جميعه يلف حول الساحل فلابد لنا من عبور أشتوم الجميل وهو مصب البحيرة بالبحر

فالمشروع ذو علاقة أكيدة ببحيرة المنزلة ومن ثم يتحتم على من يقوم بتحضير مشروع الطريق أو القنال الملاحى أن يلم بما يأتى :

أولا — تاريخ بحيرة المنزلة فى الماضى ووظيفتها الحاضرة ومقدار مايصل اليها من مياه النيل ومياه الصرف ومقدار مايسقط عليها من الأمطار ومايتبخر من سطحها ومناسيب المياه بها على مدار السنة

ثانياً — ماهى الفتحات التى كانت توصل مياه البحيرة بالبحر وماانسد منها ومابقى وأسباب ذلك

ثالثاً — ماهو مقدار المياه التى تصرفها البحيرة إلى البحر لتقدير سعة الكوبرى اللازمة لمرور ذلك التصرف

رابعا — علاقة المشروع بمصايد الأسماك والطيور بالبحيرة وهل يجب أن تكون فتحة كوبرى المصب مناسبة لصرف مياه البحيرة الى البحر فقط أو يجب أن ينساب البحر الملح إلى البحيرة عند ارتفاعه ليزيد فى

ملوحتها وهل الأفضل لجذب الأسماك إلى البحيرة أن تكون مياه المصب عميقة أو رقيقة

خامساً — ماهى مشروعات الرى والصرف الحالية بالبحيرة وحولها وطرق تغذية البحيرة بمياه النيل احتفاظا بعذوبتها وعدم اعتراض مشروع الطريق أو القنال الملاحى لأى عمل من هذه الأعمال

وقد لاحظت فى تحضير مشروعى جميع هذه الاعتبارات ولقد حرصت على أن تكون تقديراتى وحساباتى كلها مستندة إلى مراجع تاريخية وتقارير رسمية كما وأنى أخذت رأى ذوى الشأن والاختصاص فى كل ماله علاقة بالموضوع

بحـــيرة المنزلة

تاريخها

بحيرة المنزلة أو بحـيرة تنيس(*) كما كانت تسمى إلى عهد غير بعيد هى منخفض قليل الغور بالركن الشمالى الشرقى للدلتا تغمره المياه ويبلغ متوسط مستوى قاعها نحو نصف متر تحت سطح البحر المالح ويصل للمتر بل يتجاوزه إلى مترين فى بعض مجارٍ ومسائح متفرقة . وقد كان يخترق البحيرة فى العصور الغابرة عدد من فروع النيل أهمها

فرع Pelusiaque وبقاياه الآن بحر البقر

» Tanitique » » » مويس

» Mendesienne » » » » البحر الصغير

وقد ذكر المؤرخ المسعودى فى كتابه مروج الذهب . « أن تنيس كانت أرضاً لم يكن بمصر مثلها استواء وطيب تربة وكانت جناناً ونخلا وكروما وشجراً ومزارع وكانت فيها مجار على ارتفاع من الأرض وكان المـاء منحدراً إليها لا ينقطع صيفاً ولا شتاء يسقون منه جنائنهم اذا شاؤا وكذلك زروعهم وسائره يصب إلى البحر من جميع خلجانه ومن الموضع المعروف بالاشتوم

ثم عقب ذلك أن هجم المـاء من البحر على الموضع الذى يسمى الآن بحيرة تنيس فاغرقه وصار يزيد فى كل عام حتى أغرقها باجمعها فما كان من

(*) تنيس TENNIS بكسر التاء وكسر النون المشددة وياء آخر الحروف وسين مهملة

القرى فى قرارها غرق وأما الذى كان منها على ارتفاع من الارض فبقى منه تنيس وتونه وسمناى وبورا وغير ذلك مما هو باق إلى هذا الوقت والماء محيط بها . وكان أهل القرى التى بهذه البحيرة ينقلون موتاهم إلى تنيس.

وكان استحكام غرق هذه الأراضى باجمعها قبل الفتح الأسلامى بمائة سنة

قال وقد كان لملك من الملوك التى دارها الفرما [1] مع اركون من أراكنة البليناوما اتصل بها من الأرض حروب عملت فيها خنادق وخلجان فتحت من النيل إلى البحر يمتنع بها كل واحد وكان ذلك داعياً لتشعب الماء من النيل واستيلائه على هذه الأرض .

وما زالت تنيس مدينة عامرة إلى شوال من سنة ٦٢٤هجرية حيث أمر الملك الكامل محمد بن العادل أبى بكر بن أيوب بهدمها بعد أن اخليت ونقل أهلها إلى دمياط وذلك نظراً لتكرار مهاجمة الروم لها

وقد كانت مدينة تنيس مشهورة بحياكة ثياب الشروب التى لا يصنع مثلها فى الدنيا وكانت تصنع فيها كسوة الكعبة والملابس للخلفاء »

ويمكن لمهندس الرى من هذا الوصف لارض تنيس قبل أن تصبح بحيرة أن يستنتج أن فروع النيل والخلجان كانت تعبرها محفوظة مياهها داخل جسور إلى أن تصب عند الاشتوم أو السد الحاجز لمياه البحر وأن الاجزاء العالية نوعاً كانت تروى وتزرع من تلك الخلجان ومياه الصرف تتسرب إلى الاجزاء المنخفضة التى كانت بمثابة برك للتبخر

وتماثل أرض تنيس من هذه الناحية الحالة الآن بمنطقة الغرق السلطانى بالفيوم .

(١) الفرما كانت بلدة بالقرب من ساحل البحر بسهل الطينة شرقى قنال السويس

ثم أعقب ذلك تدمير جسور هـذه الخلجان وقطع الاشاتيم بسبب الاهمال أو لاغراض حربية مما أدى إلى غمر جميع الاجزاء الواطية من الارض وترك المدن فوق الجزائر المرتفعة تحيط بها المياه من جميع الجهات

وكذلك يمكننا من ملاحظة بقاء مـدينة تنيس وما يتبعها من البلاد عامرة وسط هذه اللجة سبعمائة سنة بعد الغمر أن نستنتج أن مياه البحيرة كانت إلى حد كبير عذبة وسائغة للشرب بعكس ما هى عليه الآن

مساحة البحيرة

وقد كانت مساحتها تتجاوز الـ ٦٠٠٠٠٠ فدانا شطر قنال السويس منها نحو ١٠٠٠٠٠ فدان الى الشرق وهذه المساحة تعرف الآن بسهل الطينة . وتبلغ مساحة البحيرة الحالية غربى القنال نحو ٤١٠٠٠٠ فدان عند ما يصل منسوبها الى نحو نصف متر فوق سطح البحر

المياه التى تصب بالبحيرة الآن

وبحيرة المنزلة هى المصرف الطبيعى لكامل الأراضى الزراعية الواقعة الى الجانب الشرقى لفرع دمياط وقد كانت تنساب اليها كميات عظيمة من مياه الأباحر وصرف الحياض قبل تحويلها الى الرى المستديم

وحتى الى عهد قريب والى حين فتح الرياح التوفيقى سنة ١٨٩٠ كانت الأباحر الآخذة من الجانب الأيمن لفرع دميـاط تصب فى بحيرة المنزلة فترفع المياه بها مدة الفيضان الى أكثر من ٥٠ سنتيمتراً فوق سطح البحر

وقد جاء فى تقرير مصلحة الرى عن سنة ١٨٨٦ ما يأتى : —

إن بحر فاقوس فى شهر اغسطس سنة ١٨٨٦ كان يصرف ٤٥ متراً مكعباً فى الثانية الى بحيرة المنزلة وبالمثل كان بحر مويس يصرف ٥٠ متراً مكعباً

أما الآن فكنتيجة لضبط مياه الرى فانه لا يصل البحيرة إلا كمية محدودة هى مياه الصرف من مديريات القليوبية والشرقية والدقهلية وتبلغ المساحة الكلية لهذه الأقاليم معمور وبور ما يأتى : —

القليوبية	٢٢٧٠٠٠	فدانا
الشرقية	٨٥٢٠٠٠	«
الدقهلية	٦٣٢٠٠٠	«
المجموع	١٧١١٠٠٠	«

فاذا ما فرضنا أن مقنن الصرف لهذه المساحة الشاسعة عشرة أمتار مكعبة فى اليوم للفدان الواحد فان كمية مياه الصرف تبلغ ١١٠ر١٧ مليون متر مكعب يضاف الى ذلك ٨ مليون متر مكعب وهو ما تغذى به البحيرة بالمياه العذبة مدة الفيضان عن طريق ترعتى العنانية والرطمة فيكون المجموع ١١٠ر٢٥ مليون مترا مكعباً فى اليوم ولكن هذه الكمية لا تصل لمصب البحيرة مباشرة بل تنتشر قبل ذلك فى كامل سعتها وتكون عرضة للتبخر

التبخر من سطح البحيرة

ان التبخر من سطح البحيرة يتراوح بين ٧ر١ ملليمترا فى اليوم فى شهر يناير الى ٨ر٢ ملليمترا فى الشهور مايو ويونيه وسبتمبر واكتوبر (انظر الملحق رقم ٣)

وحيث أن سعة هـذه البحيرة تبلغ ٤١٠٠٠٠ فداناً أو ١٧٢٠ مليون متر مسطح فانه يلزم لرفع منسوبها سنتيمتراً واحـداً ١٧ر٢٠ مليون متر مكعب واذا فرضنا أن التبخر يبلغ ٢ ملليمترا فى اليوم فان البحيرة تفقـد ٣ر٤ مليون متر مكعب من الماء كل أربع وعشرين ساعة

فاذا طرحنا هذا التصرف الأخير وهو ٣ر٤ مليون متر مكعب من التصرف الكلى للبحيرة لأصبح أكبر تصرف يصل لأشتوم الجميل نحو ٢١ر٧٠٠ مليون متراً مكعباً فى اليوم أو نحو ٢٥٠ متراً مكعباً فى الثـانية وذلك عند مايتم استصلاح كافة الأراضى البور بالمديريات الثلاث القليوبية والشرقية والدقهلية للزراعة

الأمطار فى البحيرة

ان موسم الأمطار يقع فى شهور ديسمبر ويناير وفبراير أى عنـد ماتـكون مياه الصرف الى البحيرة قليلة ولذلك أهملنا الأمطار من حسابنا بعكس التبخر من البحيرة فانه يـكون على أشده فى فترة الفيضان وارتفاع المياه بالبحيرة

وللمعلوميـة نذكر أن المتوسط السنوى للأمطار ببورسعيـد هو ٨٢ ملليمتراً

الفتحات بين بحيرة المنزلة والبحر

ان مشروع إنشاء الطريق بين بورسعيـد ودمياط يستدعى معرفة الفتحات التى تصل البحيرة بالبحر . وأقدم المستندات الفنية التى لدينا عن

ذلك خريطة الحملة الفرنساوية سنة ١٨٠٠ وبمراجعتها يتضح أنه كانت هناك أربع فتحات وهى من الشرق للغرب .

١ — فتحة الطينة
٢ — « أم مفرج
٣ — « الجميل
٤ — « الديبة

والفتحتان الأولى والثانية تقعان شرقى قنال السويس فلا شأن لنا بهما أما الثالثة والرابعة فتقعان فيما بين قنال السويس ومصب فرع دمياط

ثم هناك مذكرات المهندس لينان دى بلفون (ملحق رقم ١) وبها يذكر أن مصلح مصر العظيم محمد على باشا أمر بسد فتحة الديبة ليقلل من تسرب مياه البحر الملح الى البحيرة احتفاظاً بعذوبتها . ويقول لينان إن فتحة قطع الهدوة القريبة من دمياط وكذلك فتحتى الطينة وأم مفرج انسدت من ذاتها ولم يبق من فتحات البحيرة سوى فتحة اشتوم الجميل

ويؤيد ماقاله لينان باشا خريطة محمود باشا الفلكى المطبوعة سنة ١٨٧٢ إذ يتضح منها أن فتحة الديبة كانت قبل تلك السنة مردومة ولم يكن للبحيرة اتصال بالبحر غير فتحة الجميل

يأتى بعد ذلك تقرير لجناب المستر ويليم جارستن مفتش رى القسم الأول (ملحق رقم ٢) وقد ذكر فيه أنه فى سنة ١٨٨٦ مر على الساحل فيما بين بورسعيد ودمياط ولم يكن هناك اتصال بين البحيرة والبحر الا عند

أشتوم الجميـل وقد ذكر أن سعة الفتحة لم تـكن تتجاوز المائة متر وعمق المياه بها لا يقل عن خمسة أمتار وأن طول المجرى نحو ٤٠٠ متر

ومن هذا نستطيع أن نقرر أن كامل تصرف بحيرة المنزلة منذ ٦٠ سنة على الأقل إلى الآن يمر من فتحة أشتوم الجميـل وحدها وأنه يلزم للطريق كوبرى فوق هذا المصب فقط

بوغاز أشتوم الجميـل

إن لفظ أشتوم هى كلمة قبطية ϣⲑⲱⲙ [١] ومعناها السد [٢] وذلك لأن القدماء كانوا يعمدون إلى سد هذه البواغيز عقب الفيضان لأغراض أهمها منع طغيان مياه البحر على البحيرة والاحتفاظ بعـذوبة مائها وزراعة شواطئها . وتقوم مصلحة الرى الآن سنويا باقامة سد بفرع النيـل الغربى عند أدفينا وآخر بالفرع الشرقى قبلى دمياط لنفس الغرض وهو منع طغيان مياه البحر الملح والاستفادة بمياه الرشح فى رى الأراضى المجاورة

وفتحة أشتوم الجميل إسم يطلق على البوغاز الموصل بين بحيرة المنزلة والبحر الأبيض المتوسط ويقع على بعد ١١ كيلو مترا غربى قنال السويس

وبمراجعة الخرائط والتقارير التى أمكننا العثور عليها اتضح أن سعة هذا الأشتوم كانت كما يأتى : —

خريطة الحملة الفرنسية مقياس ١ / ١٠٠ ٠٠٠	سنة ١٨٠٠	عرض البوغاز ١٠٠	متر
تقرير المستر ويليم جارستن (ملحق ٣)	« ١٨٨٦	« « ١٠٠	«

---

(١) هكـذا علمت من حضرة الدكتور جورجى بك صبحى الأستاذ بالجامعة المصرية

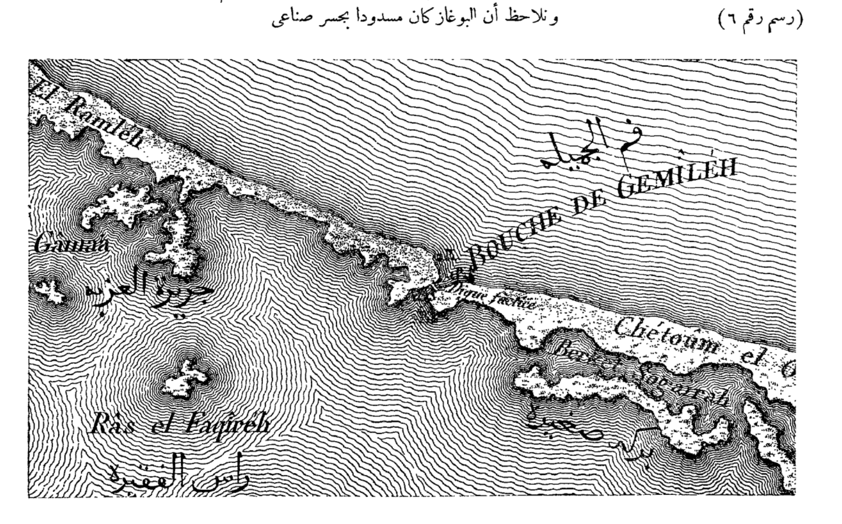
(٢) بالاطلاع على خريطة الحملة الفرنساوية يرى البوغاز مسدودا بجسر (رسم رقم ٦)

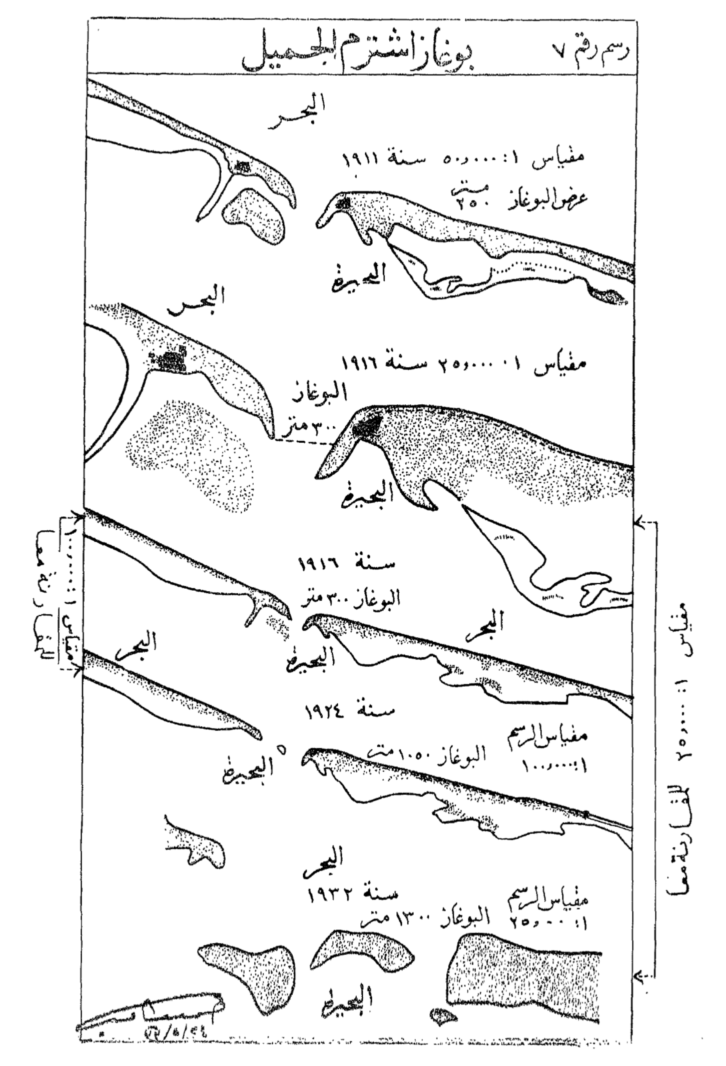
أشـــتوم الجميـــل

نقلا عن أطلس نابليون (الحملة الفرنساوية) ١٧٩٨ — ١٨٠١ مقياس الرسم ١ / ٥٠٠٠٠

ونلاحظ أن البوغاز كان مسدودا بجسر صناعى

(رسم رقم ٦)





رسم رقم ٧
بوغاز اشتوم الجميل
البحر
مقياس ١ : ٥٠،٠٠٠ سنة ١٩١١
عرض البوغاز ٢٥٠ متر
البحيرة
البحر
مقياس ١ : ٢٥،٠٠٠ سنة ١٩١٦
البوغاز
٣٠٠ متر
البحيرة
سنة ١٩١٦
البوغاز ٣٠٠ متر
البحر
البحيرة
البحر
سنة ١٩٢٤
مقياس الرسم
١ : ١٠٠،٠٠٠
البوغاز ١٠٥٠ متر
البحيرة
البحر
سنة ١٩٣٢
مقياس الرسم
١ : ٢٥،٠٠٠
البوغاز ١٣٠٠ متر
البحيرة
مقياس ١ : ٢٥،٠٠٠ للقطاع رقم ٤
مقياس ١ : ١٠٠،٠٠٠ للقطاع رقم ٣

خريطة مصلحة المساحة المصرية	مقياس	١/٥٠٠٠٠	سنة	١٩١١	عرض البوغاز	٢٥٠	متر
» » » »	»	١/٢٥٠٠٠	»	١٩١٦	» »	٣٠٠	»
» » » »	»	١/١٠٠٠٠٠	»	١٩١٦	» »	٣٠٠	»
» » » »	»	١/١٠٠٠٠٠	»	١٩٢٦	» »	١٠٥٠	»
» » الطرق والكبار	»	١/٢٠٠٠	»	١٩٣١	» »	١٣٠٠	»

راجع الرسومات رقم ٦ و ٧

ويتخلل المجرى الآن جزائر رملية غير ثابتة وحديثة التكوين فاذا قارنا هذه السمات ببعضها ونحن نعلم مما سبق شرحه أن كميات المياه الواصلة للبحيرة كانت آخذة فى التناقص بسبب سياسة مصلحة الرى لاتضح لنا أن فتحة الأشتوم بالعكس أخذت فى الاتساع سنة بعد أخرى فبعد أن كانت مائة متر فقط فى سنة ١٨٨٦ صارت ٣٠٠متر فى سنة ١٩١٦ ونحو ١٠٠٠ متر فى سنة ١٩٢٦ وأصبحت ١٣٠٠ فى سنة ١٩٣٢

ثم اذا رجعنا للقطاعين العرضيين اللذين أخذتهما مصلحة الطرق (رسم رقم ٤)لاتضح لنا أنه فى سنة ١٩٣١ كان قاع مجرى البوغاز يصل إلى ٥٠ر٥ متر تحت الصفر أما فى سنة ١٩٣٢ فأن أكبر عمق لم يتجاوز ٧٥ر٢ مترا تحت سطح البحر ولعل عرضه قد زاد اتساعاً بالتبعية لذلك

ولهذه المقارنات خطورتها من حيث صيد الأسماك بالبحيرة لأنها تدل على أن البوغاز آخذ تدريجياً فى الارتدام والفرطحة وستؤول به الحال إلى ما صار اليه بوغاز بحيرة البرلس

ولهذا السبب يجب أن يكون بالكبرى الذى يبنى على مصب البحيرة

فتحة ملاحية تسمح بمرور كراكة لتطهير المجرى كلما استدعت الحال ذلك لضمان اتصال البحيرة بالبحر على مدى السنة

ويكاد يكون من البديهيات أن هـذا البوغاز كان عرضة لتغيرات كثيرة منذ القدم من حيث سعته وعمق مجراه وكان أعمق كثيراً ممـا هو الآن كما ثبت ذلك من أعمـال الجس التى عملتها مصلحة الطرق إلى جانبه الشرقى حيث كانت عينات الحفر إلى عمق أكثر من خمسة عشر متراً جميعها من طمى النيل

كوبرى اشتوم الجميل

ومما تقدم تظهر خطورة اقامة أى عمل مهم فى أى جزء من هذا المصب وخبرة مصلحة الرى جعلتها دائمـاً تتفادى إقامة أعمـالها بالمصبات مباشرة بل ترجع بها إلى المجرى السليم بعيداً عن تلك المصبات

والأساسات التى تقام فوق الاقواع المـكونة من الرواسب الطينية الحديثة عرضة للتزحزح من مواقعها وأقرب مثل شـاهدته عن ذلك الكوبرى الذى أقامته شركة سكة حديد الفيوم سنة ١٩١٦ فوق خور مصرف بطس طامية فقد تحركت البغال والحوائط السائدة لذلك الكوبرى أكثر من ٣٠ سنتيمتراً عن موقعها مع أنها بنيت فوق آبار غوصت إلى سبعة أمتار على الأقل تحت منسوب قاع المصرف

ولمـا كان الـكوبرى حسب التصميم الذى طرحته مصلحة الطرق والـكبارى فى المناقصـة ليس له حوائط سـاندة فى جانبيه بينما الحوائط الساندة التى تحمل الطريق فوق الجزر بالبوغاز أساساتها غير عميقة فسوف

يكون ذلك الجزء من الطريق عرضة للأنهيار . وذلك لأن الأعمـدة التى تحمل الخمسين عينا من الكوبرى سوف تحدث اختلافاً فى التيارات المائية وسوف تتكون قبالتها جزر رملية ومن ثم يتحول التيار إلى الجزر الحالية فينحر فيما تحتها ويسقط الحوائط المبنية فوقها

ويزيد فى خطورة هذه العوامل عدم وجود مجرى محدد كدليل أو دهليز أمام وخلف موقع الـكوبرى لصرف مياه البحيرة وتوجيـه التيار عمودياً نحو المصب

أين يجب بناء كوبرى مصب البحيرة

أما وقد بينا ماتقدم فما هو الحل الذى نقترحه لهذه المعضلة ؟ فنقول ان ما قمنا به من دراسة لهذه المنطقة دراسة دقيقـة أدى بنا الى اكتشاف أحسن موقع لاقامة الـكوبرى (انظر رسم رقم ٨)

وهذا الموقع يقع بالنقطة ف عند الرقبة الفاصلة بين البحيرة والبحر عند كيلو ٨ على الطريق الموصل من بورسعيـد الى اشتوم الجميـل والى الشرق منه بنحو ثلاثة كيلومترات ويبلغ عرض هذه الرقبة نحو ٣٠٠ متر ولم تتغير حالتها عما كانت عليه منذ ٣٠ سنة كما اتضح لنا ذلك من المعاينة ومن مراجعة الخرائط المساحية المطبوعة قديماً عن هذه المنطقة

فى هذا الموقع يبنى الـكوبرى فوق أرض سليمـة على الناشف أو تدق خوازيق الأساسات دون الاحتياج لعمـل كبارى خشبية مؤقتـة

واذا ماتم بناء الـكوبرى على هذه الحـال السهلة تحفر الأتربة تحته الى القطاع المناسب لتمرير التصرف المطلوب

واذا مااتصلت مياه البحيرة بالبحر عن طريق هـذا الدليل يشرع فى تـكوين الطريق غربا حسب الاتجـاه (و أ) بانشاء جسر بالـكرا كة من قاع البحيرة بعيداً عن تأثيرات البحر

والراجح بل المؤكد أنه بمجرد تحويل صرف البحيرة الى الـكوبرى الجديد فان التيارات البحرية تحول الرمال نحو الاشتوم وتعمل على ردمه نظراً لانعدام مرور المياه التى كانت تحول دون هذا التجمع

وعملية الردم هـذه بفعل التيارات البحرية تقع سنويا ببوغاز بحيرة البرلس فانه بمجرد انعدام تصرف المياه من ذلك المصب تتجمع الرمال به وتسده الى حين ارتفاع المياه ثانية بالبحيرة فى فترة الفيضان

القطاع المائى للـكوبرى

معلوم لدينا أن أوطى نقطة ببوغاز اشتوم الجميل هى ٥٠ر٥ أمتار تحت الصفر ومعلوم لدينا من أرصاد المياه بهويس الرسوة عند القبوطى أن مياه البحيرة ترتفع الى منسوب ٤٥ر٠ متر فوق الصفر (ملحق رقم ٤) واذاً يمـكننا أن نفرض عمق المياه فوق فرش الـكوبرى ٦ متر

فاذا جعلنا سعة الـكوبرى ٤٠ متراً فان مسطح القطاع المائى يساوى ٠٠ر٤٠ متراً فى ٠٠ر٦ متراً يساوى ٢٤٠ متراً مسطحاً

ومثل هـذا القطاع بسرعة عادية لاتتجاوز متراً ونصفاً يستطيع تصريف ٣٦٠ متراً مكعباً فى الثانية أو ٣١ مليون متر مكعب فى اليوم بينما أكبر تصرف للبوغاز هو نحو ٢١ مليون متر مكعب أى أن قنطرة مجموع

رسم رقم ٨

البحر الابيض المتوسط

طابية الجميل (قديمه)

نقطة خفر السواحل

عزبه

بوغاز اشتوم الجميل

عزبه

السكة الزراعية

الموقع المقترح لانشاء الكوبرى

الطريق

مصرف

مشروع الترعة الملاحية الى ميناء دمياط

مشروع الترعة الملاحية الى ميناء بورسعيد

بحيرة المنزله

مشروع

فتح ميناء دمياط

وانشاء طريق بينها وبين بورسعيد

مقياس الرسم ١ : ٢٥,٠٠٠

ملحوظة: الخطوط المجزأة تدل على حالة بوغاز اشتوم الجميل سنة ١٩١٦

١٩٢٢/٩/١٤

فتحاتها ٤٠ متراً تكفى لتصريف المياه وتضمن وجود مجرى عميق بين البحيرة والبحر

واذا أردنا تفادى الحوائط الساندة ورغبنا فى الاحتفاظ بشكل قطاع المجرى الموصل من البحيرة الى البحر وميوله الجانبية فانه يكفينا كوبرى لا يتجاوز مجموع طول فتحاته ٧٠ متراً بل حتى اذا جعلنا مجموع طول هذه الفتحات ١٠٠ متر فاننا لانصل لسدس طول الكوبرى حسب تصميم مصلحة الطرق ولكن فى كلتا الحالتين الأخيرتين يجب تكسية جوانب المجرى وقاعه بالبناء ليحتفظ بشكله

ولكننى أشير ببناء قنطرة ذات عيون تفتح وتقفل بحسب الحاجة للاحتفاظ بعذوبة ماء البحيرة على ماهو مشروح بالفصل السابع الخاص بصيد الأسماك

تكاليف تنفيذ مشروع المؤلف

عن إنشاء الطريق بين بور سعيد ودمياط

لما حضرت مقايستى عن تكاليف مشروعى إنشاء قنال ملاحى وطريق بين بور سعيد ودمياط كنت أجهل المنح السخية التى جادت بها شركة قنال السويس مساعدة فى سبيل وصل المدينتين ببعضهما وجعل مدخل القنال على بعد ساعة من الفرع الشرقى للنيل وأراضى الدلتا الخصبة وهذه المنح هى : —

أولا — تتعهد الشركة بانشاء الطريق ورصفه بالمكدام فيما بين بور سعيد وبوغاز أشتوم الجميل أى مسافة ستة كيلو مترات تقريباً

ثانياً — تعطى الشركة للحكومة كراكتين للمساعدة فى إنشاء الطريق على أن تصبحا ملكا للحكومة

ثالثاً — تتعهد الشركة بتوريد الأحجار والمهمات اللازمة لرصف الطريق ووقايته من محاجر جبل عتافة بقيمة التكاليف الفعلية فقط

رابعاً — تعطى الشركة الحكومة هراساً لتستخدمه فى رصف الطريق

وأهم هذه المنح هما الكراكتان وتوريد الأحجار والمهمات من زلط ورمل الى موقع العمل

ولا شك أنه سيكون فى استخدام هاتين الكراكتين وفر كبير فى التكاليف فان الفية التى يمكن تشغيل هذا المشروع بها بحسب أسعار

شركات الكراكات التى تقوم بأعمال مماثلة لمصلحة الرى وهى ٣٠ مليما لا بد وأن تهبط الى ٢٠ مليما فقط نظراً لقرب موقع العمل من مستودعات الفحم ببور سعيد وثانياً لنقل ذلك الفحم وما يلزم للكراكات من المياه العذبة رأساً بالمراكب أو الصنادل بواسطة القنال الملاحى الذى ينتج عن تشغيل الكراكة وثالثاً لأن هاتين الكراكتين أصبحتا ملكا للحكومة فيسقط من الحساب أرباح ثمنهما وقيمة استهلاكهما

وقد اطلعت أخيراً على الرسومات الخاصة بهاتين الكراكتين وقد سبق أن أرسلتهما الشركة لوزارة المواصلات ولا بد أن تكون اللجنة قد اطلعت عليها أثناء بحثها ودراستها للمشروع وأبعاد كل من هاتين الكراكتين ما يأتى : —

(١) الطول الكلى	٣٦ر٠٠	مترا
(٢) عرض الصندل الرئيسى	٨ر٠٠	«
(٣) العرض الكلى بما فى ذلك الصندلين المساعدين	١٧ر٦٠	«
(٤) غاطس الكراكة (واقفة)	١ر٦٠	«

وبدراسة هذه البيانات ومراجعة الرسومات اتضح أنه يلزم لتشغيل هاتين الكراكتين مجرى عرض قاعه ٢٢ متراً على الأقل وعمق المياه به ٢ متران وهو العمق اللازم عادة للكراكات ذات القواديس فاذا اعتبرنا قاع البحيرة على منسوب ٥٠ر٠ متر تحت الصفر وأن منسوب المياه بها لا يقل عن صفر فان كمية الأتربة التى تحفرها الكراكة فى المتر الطولى تساوى ٣٧ر٥ متراً مكعباً

وهذا المكعب يكفى لتكوين الطريق فى خط مستقيم بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى بالأبعاد الآتية :

(١) عرض الطريق ١٠ أمتار

(٢) سطح « ١٫٧٥ « فوق الصفر

(٣) ميول جانبيه ١/٣ ثلاثة على واحد

وإذا اكتفينا بأن يكون سطح الطريق على منسوب ٥٥ ر ١ متر فاننا نستطيع أن نجعل عرض السكة ١٢ مترا أو أكثر قليلا (رسم رقم ٥)

فبفضل هاتين الكراكتين يمكننا أن نحصل على طريق من الدرجة الأولى وينتج لدينا فى الوقت نفسه مجاناً وبدون مصاريف اضافية قنال ملاحى عرض قاعه ٢٢ مترا وعمق المياه به ٢ متران فيصبح أحسن ترعة للملاحة الداخلية بالقطر المصرى

وهذا المجرى الملاحى سيكون نواة الترعة الملاحية الكبرى التى نقترح إنشاءها لفتح ميناء دمياط

نقل المهمات لانشاء الطريق

تقدم بنا القول إلى أن شركة قنال السويس تعهدت بتوريد الأحجار والزلط والرمل اللازمة للطريق من محاجر جبل عتاقه بالسويس بمراكبها وصنادلها

وبديهى أنه اذا لم يكن هناك مجرى ملاحى الى جانب الطريق فانها

تجرى تسليم تلك المهمات بميناء بور سعيد وتترك بعد ذلك للحكومة النقل وما يتبعه من شحن وتفريغ ونقل اللوريات الى مسافة يبلغ مداها نحو ٥٠ كيلو مترا

أما بفضل المجرى الملاحى فيمكننا بتكاليف بسيطة نقل هذه المهمات بالطريق المائى من المحاجر رأسا الى نقطة العمل

وبدراسة أبعاد المراكب والصنادل التى تستخدمها الشركة فى أعمال المحاجر اتضح أن غاطسها لا يقل عن ١٫٥٠ متر وأنه يلزمها عمق نحو ٢٫٠٠ متر من الماء وأن عرضها لا يتجاوز ثمانية أمتار

فمن محاسن الصدف أيضاً أن القطاع الذى تحفره الكراكة لانشاء الطريق يكفى لما تتطلبه حركة نقل هذه المهمات ويسمح بتقابل صندلين أو مركبين فى أى نقطة من المجرى إذ يبلغ عمقه ٢ متران وعرض قاعه ٢٢ مترا وعرض المياه بأعلاه ٣٠ مترا

وعلى كل حال فانه فى سبيل إيصال الكراكتين من قنال السويس إلى أشتوم الجميل لا بد للكراكتين أن تحفرا مجرى بنفس السعة فيما بين هويس الرسوة والأشتوم وهذا المجرى لازم أيضا لايصال مايلزم لبناء كوبرى مصب البحيرة من ماء وزلط ورمال وحجارة وحديد وغيرها من المهمات وبناء على ذلك فانه يمكننا أن نقدر تكاليف إنشاء الطريق بين أشتوم الجميل ودمياط بما يأتى : —

مقـــــايسة

لمشروع المؤلف عن إنشاء مجرى ملاحى فيما بين هاويس الرسوه وأشتوم الجميل وشط غيط النصارى وتكوين جسر بصفة طريق بناتج الفحت

المقادير	نوع العمـــــل	الفئـة	القيمة
متر مكعب		مليم	جنيه
١٥٠٠٠٠٠	حفر أتربة بالكراكة لانشاء مجرى ملاحى بين هاويس الرسوه وأشتوم الجميل وشط غيط النصارى وتكوين جسر إلى الجانب الأيمن بعرض ١٢ مترا ومنسوب ١٫٥٠ متر كطريق بين أشتوم الجميل وسيدى شطا	٠٢٠	٣٠٠٠٠
		جنيه	
٣٧ كيلومترا	تمهيد سطح الجسر مسافة ٣٧ كيلو متراً فيما بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى	٥٠	٢٠٠٠
	كوبرى متحرك ليكون مصباً لبحيرة المنزلة بالرقبة الواقعة عند كيلو ٨ غربى بور سعيد ويلاحظ أن المهمات والأدوات اللازمة للكوبرى وكذا المياه العذبة يمكن نقلها عن طريق المجرى الملاحى بالمراكب إلى نقطة العمل	بالمقطوعية	٢٠٠٠٠
		جنيه	
٣٧	رصف سطح الطريق بالمكدام بعرض ٦ أمتار بطول ٣٧ كيلو متراً فيما بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى والأحجار وغيرها من المواد متيسر نقلها بالمجرى الملاحى على طول الطريق	١٥٠٠	٥٥٥٠٠
	توسيع ترعة العنابنة للاستعاضة عن تغذية البحيرة بالمياه العذبة من سحارة الرطمة والاستعاضة عن عمل كوبرى بالبغدادى وآخر بسيدى شطا كمشروع مصلحة الطرق		٢٠٠٠
		مليم	
٢٠٠٠٠	سد الفجوات التى بين الجزر بالتراب إذا رؤى ضرورة لذلك أثناء سير العمل	١٠٠	٢٠٠٠
٨٠٠٠	تكسية الجانب البحرى من هذه الفجوات بالدبش إذا رؤى ضرورة لذلك أيضاً	٥٠٠	٤٠٠٠
		المجموع	١١٥٥٠٠
		احتياطى	٤٥٠٠
		جملة عامة	١٢٠٠٠٠

ملحوظة : إذا جعلنا الكوبرى فوق أشتوم الجميل ثابتاً فان التكاليف تهبط إلى ١١٠٠٠٠ جنيه مصرى

فاذا قارنا هذه المقايسة بالمقايسة صفحة ٤٧ الخاصة بمشروع مصلحة الطرق لاتضح لنا أن الوافر فى التكاليف ومقداره نحو ٣٠٠٠٠٠ر جنيه يرجع للأسباب الآتية : —

١ — الفرق بين تشغيل الأتربة باليد وتشغيلها بالكراكات

٢ — نقل الرمال اللازمة للطريق مسافة يبلغ متوسط مداها ٢٥ كيلومتراً فى مشروع مصلحة الطرق وعدم النقل فى مشروع المؤلف

٣ — وجود مجرى ملاحى فى مشروع المؤلف لنقل مهمات رصف الطريق إلى النقط اللازمة مباشرة وعدم الاضطرار لنقل هذه المهمات برا عشرات الكيلومترات كما فى مشروع مصلحة الطرق فضلا عن تكرار تكاليف الشحن والتفريغ

٤ — ضرورة تكسية ميول الطريق لأنها من الرمال السافية فى مشروع مصلحة الطرق وعدم الاضطرار لذلك الا فى بعض نقط من مشروع المؤلف لأن جسر الطريق سيكون من أتربة قاع البحيرة المتماسكة والصالحة لنمو الأعشاب

٥ — الوفر بسبب اقتراح المؤلف إنشاء مجرى ملاحى بين هويس الرسوة وأشتوم الجميل لنقل مهمات الكبارى ورصف الطريق وصيانته رأساً بالمراكب الى نقطة العمل

٦ — الوفر فى تصميم كوبرى أشتوم الجميل حسب مشروع المؤلف

٧ — الاستغناء عن كوبرى البغدادى وكوبرى مجرى شطا بفضل توسيع ترعة العنانية

٨ — الاستفادة بالمنح السخية التى جادت بها شركة القنال

ملحوظة : اذا أجلنا رصف الطريق بالمكدام أسوة بغيره من طرق الوجه البحرى لاسيما اذا لاحظنا أن الطريق الرئيسى بين الاسكندرية والقاهرة لايكاد الجزء المرصوف منه يصل لدمنهور فان التكاليف الأولية لانشاء الطريق بين بور سعيد ودمياط وإيجاد قنال ملاحى الى سيدى شطا لن تتجاوز ٦٠٫٠٠٠ جنيه

أما رصف الطريق فيأتى فيما بعد تدريجياً وتبعا لزيادة حركة المرور

الفصل الرابع

ميناء دمياط

تعذر فتحها عن طريق مصب الفرع الشرقى للنيل

ميناء دمياط

إن ميناء دمياط اسم يمكن إطلاقه على حوض الفرع الشرقى للنيل فيما بين مدينة دمياط جنوباً وعزبة البرج شمالا الى الطابية الشرقية عند الفنار ويبلغ طول هذه المسافة من النهر ١٥ كيلومترا بعرض نحو ٥٠٠ متر وعمق المياه بها لا يقل عن ٦ أمتار (رسم رقم ٩)

فهذا الجزء من مجرى النهر يعد بحق من أجمل وآمن المرافىء الطبيعية ولم يحل دون الاستفادة به إلا سد بوغازه من ناحية البحر بالطمى والرمال

بوغاز دمياط

ذكر الأستاذ المقريزى المتوفى سنة ٨٤٥ هجرية (١٤٤١ ميلادية) فى كتابه الخطط ما يأتى : —

« لما استبد الملك الظاهر بيبرس البندقدارى الصالحى بمملكة مصر بعد قتل الملك المظفر أخرج من مصر عدة من الحجارين فى سنة ٦٥٩ هجرية لردم فم بحر دمياط فمضوا وقطعوا كثيرا من القرابيص وألقوها فى بحر النيل الذى ينصب فى شمال دمياط فى البحر الملح حتى ضاق وتعذر

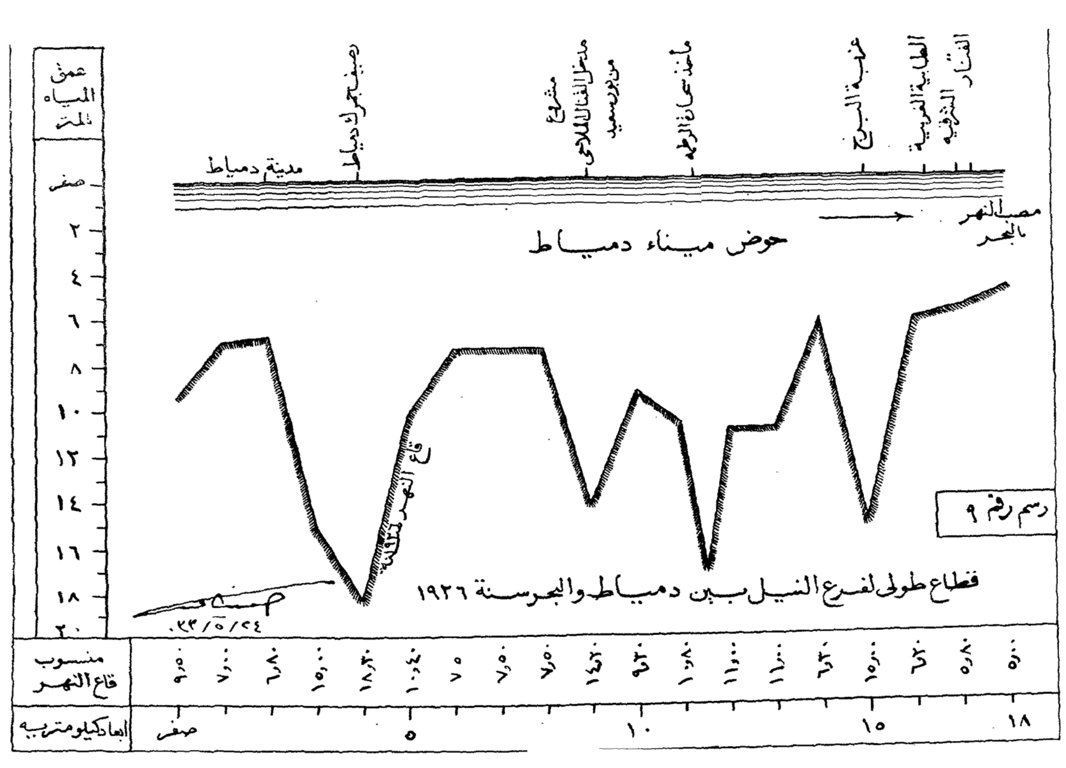
دخول المراكب فيه إلى دمياط وهو الى الآن على ذلك لاتقدر مراكب البحر الكبار أن تدخل منه وإنما ينقل مافيها من البضائع فى مراكب نيلية تعرف عند أهل دمياط بالجروم واحدها جرم وتصير مراكب البحر الملح واقفة بآخر البحر قريباً من ملتقى البحرين

ويزعم أهل دمياط الآن أن السبب فى امتناع دخول مراكب البحر جبل فى فم البحر أو رمل يتربى هناك وهذا قول باطل حملهم عليه اتلاف المراكب اذا هجمت على هذا المكان وجهلهم أحوال الوجود وما مر من الوقائع والى يومنا هذا يخاف على المراكب عند ورودها فم البحر وكثيرا ما تتلف فيه وقدسرت اليه حتى شاهدته ورأيته من أعجب مايراه الانسان »

ونحن نستطيع أن نقرر أن ما زعمه أهل دمياط عن السبب فى سد مصب النهر هو الصحيح فهم أدرى بالحالة من المقريزى

كما أن ماذكره المقريزى عن محاولة الظاهر بيبرس سنة ٦٥٩ ه سد النهر بجرى دمياط قد يكون صحيحا الا أن محل السد لم يكن بمدخل البوغاز بل بمجرى النهر نفسه لأن هذا هو المعقول والأسهل ومصلحة الرى أقامت مثل هذا السد بجرى دمياط فى سنة ١٨٨٦ ومازالت تقيم مثله سنوياً أثناء الشتاء عند انخفاض تصرف النهر ولكن مياه الفيضانات التالية تمزق السد وتذهب بكل أثر له

ويظهر من مراجعة وقائع الحروب الصليبية واتخاذ الافرنج ميناء دمياط قاعدة لهجماتهم على الديار المصرية أن ملوك مصر وقوادها كانوا



عمق المياه بالمتر
منسوب قاع النهر
ابعاد كيلومترية
مدينة دمياط
رصيف جمرك دمياط
مشروع مدخل القنال الملاحي من بورسعيد
مأخذ سحارة الرطمه
عزبة البرج
الطابية الغربية
الشرقيه
الفنار
مصب النهر بالبحر
حوض ميناء دمياط
قاع النهر سنة ١٩٢٦
رسم رقم ٩
قطاع طولي لفرع النيل بين دمياط والبحر سنة ١٩٢٦
صفر
٢
٤
٦
٨
١٠
١٢
١٤
١٦
١٨
٢٠
٩٫٥٠
٧٫٠٠
٦٫٨٠
١٥٫٠٠
١٨٫٣٠
١٠٫٤٠
٧٫٥
٧٫٥٠
٧٫٥٠
١٤٫٢٠
٩٫٣٠
١٠٫٨٠
١١٫٠٠
١١٫٠٠
٦٫٣٠
١٥٫٠٠
٦٫٢٠
٥٫٨٠
٥٫٠٠
صفر
٥
١٠
١٥
١٨
٢٤/٥/٢٣

يلجؤن لردم النهر واعاقة الملاحة به لدفع غارة العـدو فقد جاء فى الخطط التوفيقية مايأتى : —

« فى سنة ٦١٥ هجرية قصـد الافرنج فتح دمياط نخيموا تجاه البلدة فى البرالغربى يوم الثلاثاء رابع ربيع الأول الموافق لثامن حيزران (يونيه) وحفروا على عسكرهم خندقا وأقاموا عليـه سوراً وشرعوا فى قتال برج دمياط فانه كان برجا منيعاً فيه سلاسل من حديد غلاظ تمد على النيل لتمنع المراكب الواصلة من البحر الملح من الدخول الى الديار المصرية وقد اشتد الافرنج وألحوا فى القتال حتى استولوا على ذلك البحر وقطعوا السـلاسل المتصلة به

فنصب الملك الكامل بدل السـلاسل جسراً عظيما لمنع الافرنج من عبور النيل فقاتلت الافرنج عليه قتالا شديداً إلى أن قطعوه وكان الـكامل يركب فى كل يوم عدة مرار من العادلية الى دمياط لتدبير الأمور وإعمال الحيلة فى مكايدة الافرنج فأمر الملك الـكامل أن يغرق عدة من المراكب فى النيل حتى تمتنع الفرنج فى سلوك النيـل فعمد الفرنج الى خليج هناك يعرف بالأزرق كان النيل يجرى فيه قديما فحفروه وعمقوا حفره وأجروا فيه الماء الى البحر الملح وأصعدوا مراكبهم فيه الى بوره على أرض جزيرة دمياط قبالة منزلة العادلية التى بها السلطان ليقاتلوه من هناك فلما صاروا فى بوره جاؤا وقاتلوه فى المـاء وزحفوا اليه عدة مرار فلم يظفروا منـهُ بطائل وأدرك الناس الشتاء وهاج البحر على مخيم المسلمين وأغرقهم فعظم البـلاء وتزايد الغم وألح الفرنج فى القتال وكادوا أن يملكوا فبعث الله ريحا قطعت مراسى سفن الفرنج الى بر المسلمين فأخذوها الخ »

فنحن نرى من هذا على وجه التحقيق أن السد واغراق المراكب بالنيل لمنع سفن العدو من اجتياز النهر الى القاهرة كان فى المسافة الواقعة بين دمياط شمالا وبلدة العادلية جنوباً وحيث تقيم مصلحة الرى فى الأعوام الأخيرة سداً ترابياً على النهر

التقارير الفنية عن بوغاز دمياط

إن أقدم المستندات الفنية التى لدينا عن البوغاز هى تقارير الحملة الفرنساوية لنابليون بونابرت على مصر سنة ١٨٠٠ فقد جاء فيها أن عمق المياه ببوغاز دمياط كان يتراوح بين سبعة أقدام واثنى عشر قدماً تبعاً لحالة تصرف النهر وتحاريقه وفيضانه

أما اليوم فان مصلحة الموانى والفنارات تصف البوغاز كما يأتى :

« مدخل النهر مقفول تقريباً بخط ثلاثى من السدود الخطرة تسير موازية للساحل لمسافة ميل ونصف تبتدى من نقطة الغريب

ويتخلل هذه السدود مجرى ضيق متحرك عمقه يتراوح بين ثلاثة وسبعة أقدام وكثيرا ماينقطع كل اتصال بالنهر فى فترات متكررة ولعدة أيام

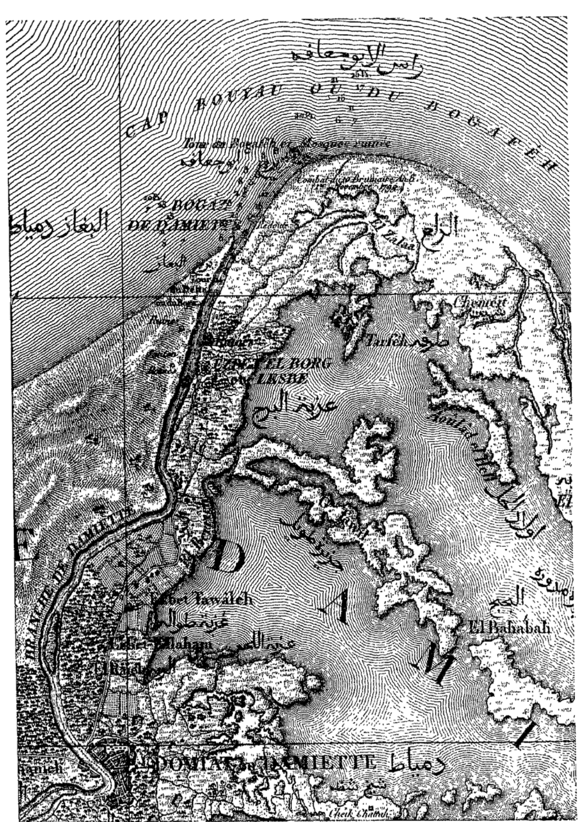
أما عمق المياه بالنهر وراء السد فعظيم ويبلغ عشرين قدما عند الطابية الشرقية ويستمر بهذا العمق الى مدينة دمياط »

فمن هذا يرى أن بوغاز دمياط الذى كان قبل صالحا لمرور المراكب التى غاطسها نحو مترين ونصف أو ثلاثة أمتار أصبح مقفولا تقريباً

رسم (١)

بوغاز دميـــــــاط

نقلا عن أطلس الحملة الفرنساوية (١٧٩٨ — ١٨٠١) مقياس ١/١٠٠٠٠٠



للمراكب التى غاطسها يتجاوز المتر الا فى فترة فيضان النهر فضلا عن تكرار انسداده تماما لعدة أيام فى زمن التحاريق وهذه الحالة الجديدة هى التى يشكو منها أهالى دمياط

أما الأسباب التى أدت لهذه الحال فترجع لتوالى نقص كميات المياه التى تمر بالفرع الشرقى للنيل واليكم التفصيل .

الفرع الشرقى للنيل

ان مشكلة فتح بوغاز دمياط هى مسألة أيدروليكية صرفة ومن يريد حل عقدتها يجب عليه أن يلم بكافة التطورات التى مرت بالفرع الشرقى للنيل قبل بناء القناطر الخيرية سنة ١٨٣٥ — ١٨٦٧ وبعد الانتهاء من ترميمها سنة ١٨٩٠ وماأقيم على ذلك الفرع بعد ذلك من سدود أوقناطر ثابتة ومقدار كميات المياه التى تمر به على مدار السنة

وقد تقدم بنا القول الى أن هذا البوغاز كان مفتوحا للملاحة للسفن التى غاطسها من اثنين الى ثلاثة أمتار فما هى الأسباب اذا التى أدت الى سده وتعسر المرور منه معظم السنة

أما قبل بناء القناطر الخيرية فقد كانت مياه النيل تنقسم بالتساوى بين فرعى النهر بل لما كانت جميع المآخذ المهمة للترع والأباحر الطبيعية تتغذى من الفرع الشرقى فقد كان يبذل كل جهد فى تحويل المياه اليه حتى أن ساكن الجنان محمد على باشا الكبير سد فم مجرى الفرعونية [1] بين سنتى (١٨١٦ — ١٨١٩) وهذا الفرع كان يوصل جانبا عظيما من مياه فرع

(١) راجع الملحق رقم ١

دمياط إلى فرع رشيد بل وفى سنة ١٩٣٣ أمر بسد مأخذ فرع رشيد نفسه بالأحجار ليحول المياه إلى فرع دمياط

ولقد كانت تلك المحاولة الجريئة النواة لفكرة إقامة القناطر الخيرية للتحكم فى مياه النهر وتحويل معظم المياه الصيفية إلى الفرع الشرقى لتغذية الأباحر والترع الآخذة منه وما لا تستطيع الترع أخذه من تلك المياه ينحدر شمالا إلى بوغاز دمياط

فمنذ بناء تلك القناطر وإلى سنة ١٨٨٣ كانت الموازنة عليها تتم بالطريقه الآتية وهى : فى شهر مارس من كل سنة كان يبادر بقفل قناطر فرع رشيد لرفع المياه أمامها وتحويل تلك المياه الى قناطر فرع دمياط التى كانت تبقى مفتوحة على مدار السنة ولم يكن يمر من فرع رشيد غير مياه الخرر بين البوابات.

. ومن هذا نرى أنه فى أشهر الصيف بين مارس وآخر يوليو كان معظم تصرف النيل يمر من فرع دمياط

إقامة السدود على النهر

ولكن فى سنة ١٨٨٤ قفلت قناطر دمياط لأول مرة منذ بنائها وأقامت مصلحة الرى سدا على الفرع الشرقى للنيل بالقرب من بنها وفى سنة ١٨٨٥ أعادت انشاء ذلك السد واقامت سداً آخراً عند ميت غمر

وفى سنة ١٨٨٦ أقامت مصلحة الرى سداً من التراب بجرى سكن دمياط بنحو ٥ كيلو مترات ومنذ تلك السنة تقيم الحكومة فى شهر يناير

من كل عام ذلك السد فيما بين تلك البلدة وبلدة فارسكور لتخزين مياه الرشح والاستفادة بها فى الزراعات الصيفية ويبقى هذا السد قائماً الى حين ورود مياه الفيضان فى شهر أغسطس وبذا يمتنع مرور أية كمية من المياه حتى تلك التى كانت تتجمع بمجرى النهر بالرشح الى مصب النهر بالبحر الأبيض المتوسط فى شهور مارس وابريل ومايو ويونيه ويوليو والنصف الأول من أغسطس

وفى سنة ١٩٠٣ أقامت قناطر زفتى فتحكمت فى مياه النهر مما أدى إلى تقليل الكميات التى تصل للبحر مدة الفيضان بما يقرب من ٢٢ مليون متر مكعب فى اليوم وهى الكمية التى يأخذها الرياح العباسى وترعة المنصورية

فصل الفيضان

أما فى أثناء فيضان النهر بين نصف اغسطس ونصف نوفمبر فان الفرع الشرقى للنيل يبلغ تصرفه اليومى نحو ٢٠٠ مليون متر مكعب ويحمل مع هذا التصرف العظيم كميات هائلة من الطمى ترسب بمصبه والجدول الآتى يبين مقدار المياه التى انطلقت الى البحر المالح سنة ١٩٢٩ باعتبار متوسط عشرة أيام :

التاريخ سنة ١٩٢٩	التصرف اليومى
١ — ١٠ يناير	٢٤ مليون متر مكعب
١١ — ٢٠ »	٢٤ » » »
٢١ — ٣١ »	٣٤ » » »
١ — ١٠ فبراير	٢٠ » » »
١١ — ٢٠ »	صفر
٢١ — ٢٨ »	
مارس الى آخر يوليه	
١ — ١٠ أغسطس	٨٧ » » »
١١ — ٢٠ »	١٤٢ » » »
٢١ — ٣١ »	١٦٨ » » »
١ — ١٠ سبتمبر	١٨٩ » » »
١١ — ٢٠ »	١٩٢ » » »
٢١ — ٣٠ »	١٦١ » » »
١ — ١٠ اكتوبر	١٣٩ » » »
١١ — ٢٠ »	١٥٠ » » »
٢١ — ٣١ »	١٥٤ » » »
١ — ١٠ نوفمبر	١٣٩ » » »
١١ — ٢٠ »	١١٨ » » »
٢١ — ٣٠ »	٨٥ » » »
١ — ١٠ ديسمبر	٦٥ » » »
١٠ — ٢٠ »	٣٨ » » »
٢١ — ٣١ »	١٦ » » »

نظراً لانشاء السد الترابى على النهر قبلى دمياط

ولما كان تصرف النهر عظيما فيما بين نصف أغسطس ونصف نوفمبر فان قوة تياره تدفع بكميات الطمى العظيمة التى يحملها الى أعماق البحر قبالة

البوغاز ويساعده على ذلك عدم وجود عواصف فى تلك الأشهر من السنة فيبقى البوغاز مفتوحا

ولكن فى شهر نوفمبر يأخذ التصرف فى الهبوط ويزيد فى سرعة ذلك الهبوط بدء التخزين قبلى خزان اسوان ويحل فصل الشتاء بزوابعه العاصفة فتحمل التيارات البحرية ما تستطيع حمله من تلك الرواسب وتدفع بها الى البوغاز حيث لا يصادفها تيار عكسى كاف من المياه الآتية من النهر فاذا ما حل شهر يناير بدىء بانشاء السد الترابى على النهر فينعدم تصرفه تقريباً بينما يكون هياج البحر والتيارات البحرية آخذة فى الاشتداد وبالتبعية لذلك البوغاز آخذ فى الارتدام

فاذا ما حل شهر مارس لم تكن هناك مياه بالمرة آتية من النهر فتبقى هذه الرواسب حيث دفعتها التيارات البحرية إلى حين ورود مياه الفيضان فيجرفها تياره الشديد ثانية إلى الأعماق

ومن هذا يرى جلياً أن مسألة ارتدام بوغاز دمياط فيما بين شهر يناير ونصف اغسطس من كل سنة سببها السدود التى بدأت الحكومة باقامتها على الفرع الشرقى من النيل منذ سنة ١٨٨٤ وضعف تصرف النهر عن ذى قبل فى اشهر الشيتاء بسبب تخزين المياه باسوان

فالأمر نتيجة لسياسة مصلحة الرى لتدبير وتوفير المياه للزراعة الصيفية تلك المياه التى كانت تنساب قبل انشاء السدود المختلفة وأقامة القناطر الخيرية وقناطر زفتى واسيوط ونجع حمادى واسنا وخزان اسوان

إلى بوغاز دمياط لتندفع فى طريقها إلى أعماق البحر رواسب الطمى والرمال وتقاوم تكدسها بفعل التيارات البحرية

فكل محاولة لفتح ذلك البوغاز سواء بتحويل مصبه أو تحديد مجراه أو انشاء وصلة إلى البحر بقرب ذلك المصب تذهب عبثاً

وما أمكن عمله بمصبات بعض الأنهر بغير مصر من الأقطار بانشاء أرصفة طويلة داخل البحر لا يمكن تطبيقه على حالة مصب فرع دمياط أولا لعظم كميات الطمى التى تحملها مياه النيل وثانياً لسبب انعدام أى تصرف من المياه فى سبعة أشهر من السنة وقلة ذلك التصرف فى فصل الزوابع واشتداد التيارات البحرية

ان التيارات البحرية الغربية تنشر على طول الساحل كميات الطمى الهائلة التى يحملها فرعا رشيد ودمياط فيما بين الاسكندرية وبور سعيد مع ان المينا الاخير يقع على بعد ٥٠ كيلو مترا إلى الشرق من مصب دمياط حتى اضطرت شركة قنال السويس أن تمد رصيفى المدخل إلى أكثر من ستة كيلو مترات داخل البحر بينما قنال السويس نفسه لا يحمل إلى البحر أى كمية من الطمى

فتحسين مصب النهر وذلك بحصره بين حاجزين من الحجر يمتدان خمس كيلو مترات إلى أن يصلا إلى عمق ٢٠ قدماً لن تكون نتيجته سوى نقل نقطة رسوب الطمى من المصب الحالى إلى النقطة التى تمتد اليها تلك الحواجز لانه لا يمكن أيجاد تيار من النهر إلى البحر فى مدة الشتاء وأشهر التحاريق يكفى لمقاومة فعل التيارات البحرية ولا أظن ان حال مصب أى

نهر تشبه تماماً حالة مصب فرع دمياط لا من حيث كمية الطمى التى يحملها ولا من حيث ارتفاع التصرف إلى ٢٠٠مليون متر مكعب يومياً وهبوطه إلى صفر تماماً ولا من حيث اتجاه التيارات البحرية وهبوب الرياح

وكذلك ستكون الحال فى القناة التى اقترح الخبراء انشاءها قبلى لسان رأس البر فان قربها من مصب النهر وعدم امكان تمرير أية كمية من المياه عن طريقها مدة التحاريق وفى فصل الشتاء يجعلها عرضة للردم بفعل التيارات البحرية الغربية

ويؤيد الرأى الذى أبديته من حيث عدم كفاية إنشاء الحواجز ما أوضحه حضرات الخبراء فى تقريرهم حيث ذكروا ان الضرورة ستدعو عاجلا أو آجلا إلى إطالة الحواجز التى تعين أو تحمى مدخل النهر أو القناة اما بسبب الطمى الذى يجلبه النهر نفسه أو بالنسبة لتراكم رمال الشواطىء التى تنقلها الأمواج والرياح فى الزاوية بين الحواجز والشواطىء

ولما كان حضرات الخبراء قد أشاروا بمد الحواجز إلى عمق ٢٠ قدماً بصفة مبدئية مع مدها فى المستقبل تبعاً لتراكم الطمى والرمال فى نهاياتها فأن الحال ستصل بنا إلى عمل حواجز تفوق فى الطول والتكاليف وأعمال الصيانة تلك التى أقيمت بمدخل قنال السويس لأن مدخل ميناء دمياط هو نفس مصب فرع دمياط حيث تتراكم الكميات الهائلة من الطمى التى يجلبها النهر بينما مدخل قنال السويس يقع على بعد ٥٠ كيلو مترا إلى الشرق فهو لا يكاد يتأثر بذلك الطمى إلا قليلا

ثم هنالك مسألة أخرى جديرة بالنظر وهى ان مشروع الخبراء لن يسمح

بدخول السفن إلى الميناء إلا فى حالة هدو البحر هدواً تاماً . وذلك لأنه من الخطر المبين أن تجرأ سفينة بخارية أو مركب شراعية على الدخول فى جو عاصف بين حاجزين متوازيين من الاحجار وتسير وسطهما فى ظهر البحر مسافة تتجاوز الستة كيلو مترات بينما الفرجة بينهما لا تزيد على مائة متر

أضف إلى ما تقدم ما ذكره الخبراء فى تقريرهم من أن الضرورة ستقضى بعمل تطهيرات بواسطة الكراكات عقب هبوب العواصف . أى أن مدخل الميناء عقب كل عاصفة يصبح غير صالح للملاحة فى الأيام اللازمة لتطهير ما تراكم بداخله من الرمال والطمى

وبالجملة فان مشروع الخبراء لا يحقق فتح الميناء بأمان وباستمرار على مدار السنة .

الفصل الخامس

فتح ميناء دمياط

عن طريق ميناء بور سعيد

وبحيرة المنزلة

تجارة مدينة دمياط

إن تجارة مدينة دمياط مع الخارج تكاد تكون قاصرة بل هى بالفعل قاصرة على ثغور الشرق الأدنى لاسيما سواحل فلسطين وسوريا والاناضول. وتقع ميناء بور سعيد لحسن الحظ فى طريق تلك السفن

وأقول لحسن الحظ لأنه من المستطاع على مدار السنة دخول السفن إلى ميناء بور سعيد بفضل الأعمال العظيمة التى قامت وتقوم بها شركة القنال سنوياً لضمان الملاحة بمدخل قناة السويس

ومشروعى يرمى إلى أنه من المستطاع الاستفادة بنفس تلك الأعمال فى الوصول لميناء دمياط وذلك بأنشاء قناة ملاحية بين الحوض الداخلى لميناء بور سعيد وبين الفرع الشرقى للنيل تمر بالشطر البحرى من بحيرة المنزلة

فميناء بور سعيد الذى كان فتحه سنة ١٨٦٩ نكبة أكيدة على تجارة دمياط سيصبح بفضل إنشاء تلك القناة باب خير وبركة للمدينتين فيعود إلى ميناء دمياط نشاطها التجارى القديم وتقصدها سفن الشرق الأدنى تحمل

البضائع الى كافة انحاء القطر كما تصدر منها الحاصلات المصرية إلى تلك البلاد وعلى مراكب مصرية . كما أن بور سعيد تصبح على بعد ساعة واحدة من الفرع الشرقى للنيل بفضل الطريق الزراعى الذى ينتج عن إنشاء الترعة فيسهل تموين الأهالى والسفن التى تعبر القنال بما يلزمها من الحاصلات الزراعية فتروج الحركة بالبلدين اللذين لا غنى لواحد منهما عن الآخر فمعظم أهل بور سعيد أصلا من دمياط . وبينما تجد ببور سعيد التجار والعمال تجد بدمياط الزراع والصناع . والتعاون بين هؤلاء وأولئك من الأمور الطبيعية

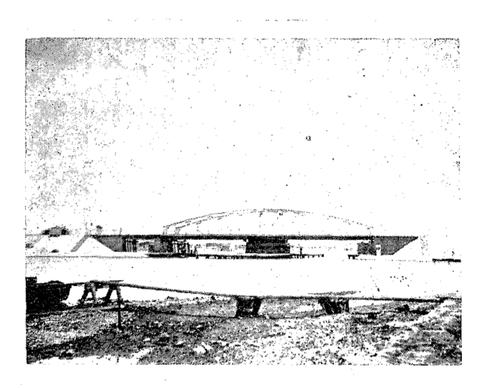
تخطيط القنال الملاحى

تبدأ القناة من النقطة (د) قبالة كوبرى السكة الحديد المتحرك عند مبدأ حوض الملاحة الداخلى لميناء بور سعيد وتسير غربا مسافة ٧٥٠ مترا فى خط مستقيم إلى النقطة (م) ثم تتجه شمالا بغرب إلى النقطة (ى) قبالة المصب المقترح للبحيرة

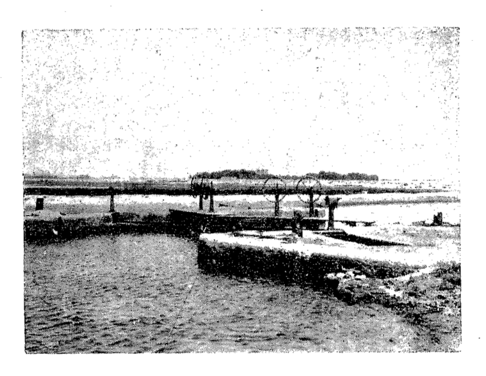
ومن هنا تسير غربا فى الاتجاه (ى ا) فى خط مستقيم إلى سيدى شطا ثم تتجه شمالا بغرب إلى أن تتصل بالنيل عند النقطة (ط) قبلى عزب طبل (راجع الرسم رقم ٥)

وقد راعينا فى هذا التخطيط أن يكون الجسر البحرى للترعة فى حمى الجزائر المنتشرة على طول الخط من فعل الرياح. وجعلنا اتصال الترعة بالنيل عند النقطة (ط) حيث مياه النهر عميقة إلى جانبيه الشرقى والغربى وقطاعه متساو ومجراه معتدل . ويبلغ عمق المياه بهذه النقطة ١٤ مترا

وكذلك جعلناها تمر بالشطر البحرى لبحيرة المنزلة حتى اذا أريد فى



كوبرى متحرك للسكة الحديد بين قنال السويس والحوض الداخلى لميناء بور سعيد



هويس الرسوة عند القبوطى بين قنال السويس وبحيرة المنزلة

المستقبل تجفيف تلك البحيرة فلن تعترض القناة مثل ذلك المشروع بل تساعد على تنفيذه بجعلها قاعـدة لمصبات المصـارف وإقامة طامبات الصرف إلى جانبها القبلى

وتسهِّل هـذه القناة والطريق الزراعية التى تنشأ إلى جانبها البحرى وسـائل الانتقال بين تلك الآلات الرافعة ونقل الوقود اليها واذا أديرت بالـكهرباء أقيمت على نهاية جسرها القبلى الخطوط التى تحمل التيار الخ . .

وجعلناها تمر بأشتوم الجميل لأنه قـد يكون من المتيسر للمراكب التى لا يتجاوز غاطسها خمسة أقدام أن تعبر الفتحة الملاحية بذلك الـكوبرى فى طريقها من وإلى دمياط دون المرور بميناء بور سعيد نفسها

بل من المحتمل بالتبعية لأنشاء مجرى عميق ومناسب للتصرف المـار من البحيرة الى البحر وبفضل خلو مياه البحيرة من الطمى أن تنحر المياه لنفسها مجرى عميقاً صالحا لدخول السفن التى غاطسها نحو ثلاثة أمتار

ومما يساعد على هـذا أن تصرف البحيرة يأخذ فى الزيادة مع ارتفاع تصرف النهر فيقـاوم بتياره كميات الطمى التى تحملها التيـارات البحرية الى الساحل

القطاع العرضى للقناة الملاحية

ان القطاع العرضى لأى قناة ملاحية تحدده الاعتبارات الآتية وهى :

أولا — أقصى غاطس للمراكب التى تمخر القناة

ثانيـا — أقصى عرض للمراكب التى تجتاز القناة

ثالثاً — هل يسمح لمركبين تسيران فى اتجاهين متعاكسين أن تتقابلا فى كل نقطة من طول القناة

(١) أما عن غاطس المراكب فأن دمياط لا يجوز لها أن تطمع فى أن يصل الى مينائها مراكب يتجاوز غاطسها ١٨ قدماً . وذلك لأن متوسط العمق المضمون على كامل طول النهر فيما بين دمياط والجزء المردوم من البوغاز لا يتجاوز ستة أمتار (رسم ٩) والواقع أن السفن البخارية الساحلية والمراكب الشراعية التى تقوم بحركة التجارة بين شواطىء الشرق الأدنى والمياه المصرية لا يتجاوز غاطسها الأربعة الامتار . أى أن مثل هذه القناة تسمح للسفن التجارية التى حمولتها من ١٥٠٠ إلى ٢٠٠٠ طن بالوصول لميناء دمياط

(٢) كما وأن مثل هذه السفن لا يتجاوز عرضها عشرة أمتار فيمكن والحالة هذه الاكتفاء بجعل عرض قاع القنال الملاحى عشرين متراً وعلى منسوب ٦ أمتار تحت الصفر وبميول جانبية ١/٢

(٣) من هذا يتضح أنه يمكن للسفن التى من ذلك الحجم التقابل فى أى نقطة من القنال إذا خفضت سرعتها أو تنشأ محطات للتقابل كما هى الحال فى قنال السويس

ويجب أن يلاحظ بهذه المناسبة أن قنال السويس فى مبدأ انشائه سنة ١٨٦٩ لم يكن عرض قاعه يتجاوز ٢٢ متراً . وكان متوسط حجم السفن التى تعبره ٨٩٨ طناً وإلى سنة ١٨٨٨ لم يتجاوز حجم تلك البواخر ١٨٨٣ طناً

هذا هو التصميم المبدئى لقطاع القنال الملاحى الذى نقترحه وهو يفى

بحاجات مدينة دمياط لمدة سنين وإلى أن تتحسن الأحوال المالية فاذا بدت الحاجة لتوسيع القنال وزيادة عمقه فليس هناك ما يحول دون ذلك بتوسيع الترعة من جانبها القبلي والقاء ناتج التطهير بالبحيرة

وعلى كل حال فأن إنشاء الترع بالكراكات عمل يستدعي بطبيعته التدرج وهو يحتم علينا البدء أولا بانشاء مجرى ملاحى يسع كراكة واحدة تُستعمل الأتربة التي تحفرها لتكوين جسر الطريق إلى الجانب البحرى ثم يتسع المجال بعد ذلك باستخدام أي عدد من الكراكات على طول المجرى بقدر حاجة العمل

وبديهى أن تعميق مجرى القنال الذى نقترحه تابع لما يمكن اجراؤه من تهذيب وتعميق مجرى النهر الذى يتراوح عمق المياه به الآن بين ستة أمتار وثمانية عشر مترا

كما أنه سينتج عن انشاء الترعة تكوين جسرين عظيمين على ارتفاع ١,٥ متر أو أكثر فوق مياه البحيرة . فاذا سوينا الجسر البحرى منهما فأننا نحصل على طريق زراعى من الطبقة الأولى بعرض خمسة عشر مترا أو أكثر فيما بين بور سعيد والجسر الشرقى للنيل ماراً بسيدى شطا وهذا فضلا عن مسطاحين يرتفعان عن سطح البحيرة بمقدار متر ويتجاوز عرض كل منهما عشرين مترا

أما الجسر القبلي فيمكن أن يمد عليه خط سكة حديد فنصل بذلك نهاية السكة الحديد بمحطة بور سعيد إلى مثيلتها بمحطة دمياط فشبكة السكك الحديدية بشمال الدلتا .

وبذا نكون قد حققنا بهذا المشروع غرضين عظيمين لمدينة دمياط . الأول إيجاد طريق بينها وبين بور سعيد والثانى فتح مينائها للملاحة

أولا — طول السنة عن طريق ميناء بور سعيد

ثانيا — عن طريق فم فرع دمياط مدة الفيضان

ثالثاً — عن طريق الكوبرى الملاحى باشتوم الجميل للمراكب الصغيرة التى غاطسها حول خمسة أقدام . بل يرجى كثيراً بانشاء حواجز مناسبة بالبحر ان نجعل مدخل اشتوم الجميل صالحا لمرور السفن العادية الصغيرة على مدار السنة

فوق ذلك فأن إيصال ميناء دمياط بميناء بور سعيد ينتج عنه ليس فقط فتح ميناء دمياط للملاحة البحرية بل يجعل تلك الملاحة متصلة عن طريق قناة السويس فالترعة الاسماعلية ومنها إلى شبكة الترع الملاحية بالقطر المصرى

تكاليف المشروع وبروجرام تنفيذ العمل

حيث ان مياه بحيرة المنزلة ليست من العمق بحيث تسمح بتعويم الكراكات فأننا لا نستطيع فى مبدأ الأمر تشغيل أكثر من كراكتين واحدة تشتغل من جانب بور سعيدوالثانية من جانب دمياط . ولكن حيث ان هناك بعض صعاب فى نقل الكراكة إلى دمياط. فأن الأفضل الاكتفاء بتشغيل كراكة واحدة فى الطرف الشرقى للطريق لا سيما إذا لاحظنا الأزمة المالية الحالية وضرورة توزيع التكاليف على جملة سنين .

والكراكة الواحدة تستطيع حفر ١٥٠٠ متر مكعب فى اليوم أو نحو ٥٠٠٠٠٠ متر مكعب فى السنة وبذا يمكننا انشاء الطريق وإيجاد قناة ملاحية الى جانبه فى ظرف ثلاث سنوات تقريباً

وتبلغ تكاليف الأنشاء بهذه الكيفية بما فى ذلك قنطرة مصب للبحيرة نحو ٦٠٫٠٠٠ الف جنيه أو مايساوى تقريباً تكاليف انشاء كوبرى اشتوم الجميل الذى طرحته مصلحة الطرق والكبارى فى المناقصة

أى أنه يلزم صرف ٢٠ الف جنيه سنوياً لأيجاد طريق عادى بعرض ١٢ متراغير مرصوف كباقى طرق الدرجة الأولى بالوجه البحرى . وكذلك قناة ملاحية بعمق مترين وعرض يتجاوز العشرين متراً .

فاذا ما وجدت هـذه القناة فأننا نستطيع استخدام عدد كبير من الكراكات على كامل طولها واتمام القنال الملاحى العظيم لفتح ميناء دمياط فى مدة قد لا تتجاوز السنتين .

وتتاح الفرصة للحكومة فى الاستفادة باسطول الكراكات الراسى بمصرف بحرة ٤ عند نقطة الخاشمة بدون عمل منذ أكثر من عشرين سنة

وتبلغ التكاليف الكلية للمشروع ما يأتى :

مقايســـــة

لمشروع انشاء قنال ملاحى بين ميناء بور سعيد والفرع الشرقى للنيل وسكة زراعية بين بور سعيد ودمياط

المقادير	نوع العمـــــل	الفيـــة	القيمـة
متر مكعب		مليم جنيه	جنيه
٨٠٠٠ر٠٠٠	حفر أتربة بالكراكة لانشاء قنال ملاحى بعمق ستة أمتار بين ميناء بورسعيد والفرع الشرقى للنيل وتكوين جسر كسكة زراعية الى الجانب البحرى بعرض ١٢ مترا على منسوب ١ر٥٠ فوق الصفر بين أشتوم الجميل وسيدى شطا وكذلك وصلة ملاحية من سيدى شطا الى هاويس العنانية الخ .	—ر٠٢٠	١٦٠٠٠٠
٣٧ كيلو مترا	تمهيد سطح الجسر الأيمن مسافة ٣٧ كيلو مترا فيما بين اشتوم الجميل وسيدى شطا	٥٠ر٠٠٠	٢٠٠٠
	قنطرة ذات فتحة ملاحية لتكون مصبا لبحيرة المنزلة عند الكيلو ٨ غربى بور سعيد	بالمقطوعية	٢٠٠٠٠
	هاويس بين القنال الملاحى والفرع الشرقى للنيل عند بلدة طبل	«	٢٠٠٠٠
	هاويس بين القنال الملاحى والحوض الداخلى لميناء بور سعيد عند القبوطى	«	١٥٠٠٠
	سحارة لترعة عزبة البرج تحت القنال الملاحى	«	٥٠٠٠
متر مكعب ٢٠٠٠٠	سد الفجوات التى بين الجزر بالتراب اذا رؤى ضرورة لذلك	١٠٠ مليم	٢٠٠٠
٨٠٠٠ متر٣	تكسية الجانب البحرى للسدود التى بين فجوات الجزر اذا رؤى ضرورة لذلك	٥٠٠ «	٤٠٠٠
	نزع ملكية		٢٠٠٠
	رصف الطريق بالمكدام		٥٥٠٠٠
		المجموع	٢٨٥٠٠٠
		احتياطى	١٥٠٠٠
		جملة عامة	٣٠٠٠٠٠

أما إذا أرجأنا مؤقتاً رصف الطريق بالمكدام لا سيما والطريق الرئيسى الأول بالقطر المصرى بين الأسكندرية والقاهرة لم يرصف بعد بالمكدام لبلدة دمنهور فان التكاليف المبدئية للمشروع لن تتجاوز نحو ٢٥٠٠٠٠ جنيه

مصاريف الصيانة للقنال الملاحى

قد ذكر الخبراء فى تقريرهم أن تنفيذ مشروعهم لفتح ميناء دمياط يستدعى مصاريف سنوية لصيانة الأرصفة ومدها إلى داخل البحر وتطهير ما يتراكم من الطمى الخ . . . وغير ذلك من الأعمال التى تستدعى سنوياً صرف عشرات الألوف من الجنيهات

أما القنال الذى نقترح انشاءه فان حالته لن تستدعى شيئاً من أعمال الصيانة سوى مصاريف طفيفة لصيانة الاعمال الصناعية ودهان الأعمال المعدنية بالأهوسة والكبارى

ولن تستدعى حالته تطهيرات تذكر لانه يفصله عن مياه النيل مدة الفيضان الهويس الملاحى الذى نقترح انشاءه عند النقطة (ط) والذى يبقى مقفولا طول مدة الفيضان. ولان الجسرين العظيمين اللذين يحدانه من جانبيه يمنعان تسرب زبد الطمى من قاع بحيرة المنزلة إلى مجراه كما هى الحال فى قناة شركة المنزلة . كما أنه ليست هناك رمال تسفيها الرياح إلى قاعه بعكس الحال فى قنال السويس فى المسافات التى تجاورها الصحراء

الفصل السادس

فتح ميناء

وفوائده العمرانية والاقتصادية

لما تقدمت للحكومة بمشروعى عن فتح ميناء دمياط لم اتعرض لفوائد المشروع ومزاياه الأقتصادية والعمرانية بل تقدمت به كمشروع هندسى يحقق رغبة حكومة جلالة الملك بفتح ذلك الميناء — فمشروع فتح ميناء دمياط هو مشروع الحكومة أو بالحرى مشروع وزارة المواصلات

ولما كانت دراسة المشروع تمت تحت أشراف حضرة صاحب العزة محمود بك شاكر محمد لما كان وكيلا لتلك الوزارة — ولما كان عزته عضواً باللجنة الأولى ورئيساً للجنة الثانية لدراسة المشروع الذى تشرفت بتقديمه للحكومة فقد رأيت من الفضول أن أتقدم بشرح مزايا المشروع وفوائده العميمة . والا ففيما كان تحويل دراسة المشروع على لجنة عالمية وتحمل نفقات سفر وأقامة هؤلاء الخبراء وزيارتهم للثغور المماثلة بالممالك الاوربية وتحميل الخزينة بضع الألوف من الجنيهات اتعاباً لهم

ولم تكن المسألة مجرد دراسة سطحية أو أبداء رأى بل أن جناب السير سيرل كيرك باترك بصفته مهندساً استشارياً لوزارة المواصلات تابع دراسة وتحضير المشروع لمدة ٥ سنوات من سنة ١٩٢٦ إلى سنة ١٩٣٠ وقام فعلا بتحضير العقود لطرح أعمال الجس عن التصميمات التى حضرها فى مناقصة عالمية

ولذلك فأنني استغرب التحول عن مشروع فتح الميناء والاكتفاء بدراسة مشروع الطريق مع أن أنشاء الطريق وحده بدون مجرى ملاحى لا يقدم المدينة شبراً واحداً نحو ما تصبو اليه وفى تنفيذه نكبة أكيدة على بضع آلاف من سكانها وسكان القرى الواقعة على شواطىء بحيرة المنزلة وهم أصحاب القوارب الصغيرة الذين يتناولون خبزهم بنقل الخضروات ومختلف الحاجيات بين ثغرى بور سعيد ودمياط بالبحيرة

والحكومة لم تفكر فى انشاء الطريق الا لما أن أتضح لها بهظ تكاليف مشروع فتح بوغاز دمياط وعدم ضمان الأعمال المقترحة وما تستدعيه صيانتها من مصاريف

ففتح ميناء دمياط هو المشروع الأصلى وما الطريق الا فكرة ثانوية

وفى يقينى أن مشروع فتح ميناء دمياط هو من أهم المشروعات التى فكّرت فيها وزارة المواصلات ولن تكون فوائد المشروع بأنشاء قنال ملاحى يصل ميناء بور سعيد بالفرع الشرقى للنيل بالقرب من دمياط قاصرة على ما يبعث فى المدينة الأخيرة الرواج وزيادة الحركة التجارية وما ستتمتع به مدينة بور سعيد من تجفيف ثلاثة آلاف فدان إلى جانبها الغربى فتتحسن الحالة الصحية بها ويتاح أيجاد مساحات صحية لأقامة المساكن والمتنزهات الواسعة وميادين الطيران والأندية الرياضية اللائقة بتلك المدينة وغير ذلك من المزايا والفوائد بدلا من حصر المدينة فى البقعة الضيقة التى هى بها الآن

ولقد اكتفيت فى مشروعى بذكر بعض هذه المزايا المحلية وتركت

ذكر الفوائد العامة للمشروع لأن فتح ميناء دمياط كما سبق ذكره هو مشروع حكومة جلالة الملك فأنا لست صاحب الرغبة فى فتح ميناء دمياط ولكنى صاحب الحل لتلبية تلك الرغبة

ولما كنت بالمثل مقتنعاً بصواب المشروع كل الأقتناع فأننى أقرر أنه سيترتب على تنفيذه فوائد عظيمة للغاية ومنافع جمة تتناول مرافق القطر كله من عمرانية وتجارية وصناعية واقتصادية . فهو يتناول ما يأتى : —

أولا — تسهيل سبل التجارة بين مصر وبلدان الشرق الأدنى بايجاد ثغر قريب منها ومن مراكز الأنتاج بالقطر المصرى لتجارة الصادر

ثانياً — حل مشكلة تخزين البترول بميناء الأسكندرية

ثالثاً — المواصلات بالسكة الحديدية

رابعاً — الملاحة الداخلية

خامساً — صناعة السفن والملاحة الخارجية

وسأتكلم باختصار عن كل من هذه المواضيع

التكاليف المالية

أما من وجهة التكاليف المالية للمشروعات التى لدى الحكومة عن الاعمال التى لها علاقة بالمواضيع المبينة بعاليه فهى : —

		جنيه
١ — فتح بوغاز دمياط	قدر الخبراء تكاليفه بمبلغ	١٫١٠٠٫٠٠٠
٢ — حوض البترول باسكندرية	« « « «	٩٠٠٫٠٠٠
٣ — جعل خط السكة الحديد رباعياً بين اسكندرية وايتاى البارود		٢٫٠٠٠٫٠٠٠
٤ — مشروع مصلحة الطرق عن طريق بورسعيد ودمياط		٤٢٥٫٠٠٠
المجموع		٤٫٤٢٥٫٠٠٠

فأجمالى هذه التكاليف يبلغ نحو ½ ٤ مليون جنيه

أما المشروع البسيط الذى تقدمت به للحكومة فلن تتجاوز تكاليفه ٣٠٠ الف جنيه مهما ادخل عليه من تعديل وتحسين وهو يؤدى معظم الأغراض بادية الذكر

ولا يصل المبلغ اللازم لتنفيذه إلى ثلاثة ارباع تكاليف مشروع الطريق الذى حضرته مصلحة الطرق والكبارى

ويكون من نتائجه المباركة العاجلة تجفيف واصلاح ٣٠٠٠ فدان غربى بور سعيد ومثلها شرقى دمياط يتجاوز ثمنها تكاليف المشروع نفسه

تجارة مصر

مع بلدان الشرق الأدنى

تكاد تكون ميناء الاسكندرية الميناء الوحيد للقطر المصرى وما ميناء بور سعيد فى الحقيقة إلا مدخل لقنال السويس لا ترسو فيه السفن القاصدة الشرق الأقصى والآيبة منه إلا ريثما تتموّن بما يلزمها من فحم ووقود فمقصدها الأصلى بلدان الشرق أو القارة الأوربية . وتحمل لمصر من البضائع فقط ما يسمح وقتها بتفريغه من السفن رأساً إلى الصنادل أو البراطيم التى توضع إلى جانبها فى الوقت القصير الذى تقضيه بالميناء .

ولهذا السبب ولقلة وجود الأرصفة فان بعض السفن التى تحمل شحنة كاملة للقطر من اسيا والشرق الأقصى تقصد الاسكندرية رأساً لتفريغ بضائعها

وقد بلغت صادرات وواردات القطر المصرى سنة ١٩٢٨ * نحو ١٠٨٫٢٠٩٫٩٠٠ جنيه كان نصيب ميناء الاسكندرية منها ٩٥٫٣١٣٫٠٠٠ جنيه أو نحو ٨٨ ./. من مجموع تجارة القطر أما الـ ١٢ ./. الباقية فقد خص بورسعيد منها ٩ ./. و٣ ./. لباقى الموانى المصرية على البحرين الأبيض والأحمر

وتبلغ تجارة القطر المصرى مع بلدان الجزء الشرقى من البحر الابيض المتوسط ما يأتى :

---

* اخترت أرقام سنة ١٩٢٨ لأنها تقع مباشرة قبل الأزمة الحالية العالمية

	صادرات			واردات		
فلسطين	٤٢٣٧٧٧	جنيه مصرى		٩٥٢٨٤٦	جنيه مصرى	
سوريا	٤٢٠٨٧١	»	»	٨٧٣٦٦٤	»	»
تركيا	١٧١٩٥١	»	»	١٣٣٨٠٨٨	»	»
اليونان كريت	٥٨١٩٥٠	»	»	١٠٤٠٥٢٨	»	»
قبرص (مستعمرات انكلترا)	٩٤٩٩٧	»	»	٢٢١٢١٣	»	»
رومانيا	١٧٧٧٨٤	»	»	١٧٢٧١٠٠	»	»
روسيا	غير معروف			٩٥٨٣١٦	»	»
	١٨٧١٣٣٠			٧١١١٧٤٥		

ومجموع ما تقدم قد يصل لنحو ½ ٨ مليون جنيه مصرى

ومعظم التجارة مع هذه البلدان تتم عن طريق ميناء الاسكندرية مع أن دمياط أقرب إلى تلك الأقطار وإلى قلب الدلتا من ثغر الاسكندرية

ولكن لا يصل دمياط من سفن هذه البلدان الشرقية الآن شيء يذكر — وهي كثغر من الوجهة الملاحية ليست آخذة في التقهقر فحسب بل قد وصلت إلى درجة العدم مع أنها كانت إلى عهد ساكن الجنان محمد على باشا الكبير أهم ثغور القطر المصرى ومن أعظم مدنه ثروة وعمرانا .

وقد كان عدد سكان دمياط سنة ١٨٠٠ أى قبل إنشاء الترعة المحمودية نحو ٣٧٠٠٠ نفس بينما كان عدد سكان الاسكندرية اذ ذاك لا يتجاوز ٥٠٠٠ نفس : أما الآن فقد بلغ عدد سكان الثغر الاخير نحو ٦٠٠،٠٠٠ نفس وبقيت دمياط على حالها

ونجاح الاسكندرية لا يرجع فقط لما منحتها الطبيعة من مرفأ عميق على ساحل البحر الأبيض المتوسط بل يرجع أيضاً إلى وجود ترعة ملاحية خلفها توصلها بالفرع الغربى للنيل وشبكة الترع الملاحية بالوجه البحرى اذ لم تكن هناك طرق زراعية أو سكك حديدية بالقطر سنة ١٨١٧ م لما أمر ذلك المصلح العظيم بانشاء ترعة المحمودية .

وميناء دمياط منحته الطبيعة مجرى نهر النيل نفسه بعمق كبير ويمتد إلى جانبيه خط سكة حديد الحكومة بالضفة الغربية وخط السكة الضيقة بالضفة تزال الشرقية . فلولا سياسة الرى وما تقضى به من توفير مياه النيل عقب الفيضان فى فصل الشتاء وعدم تسرب شىء من المياه إلى المصب لما ارتدم بوغاز ذلك الثغر ولما حرمت مصر من الانتفاع بذلك الميناء الجميل ولما تعذر عليها استخدامه فى الاتجار مع بلدان الشرق الأدنى بما يعود على هذه البلدان والقطر المصرى بفوائد عظيمة .

إن دمياط ذات موقع جغرافى نادر المثال من حيث التجارة مع بلدان الشرق الأدنى فأن السفن الشراعية القادمة من الشرق توفر من الزمن اللازم لوصولها إلى الاسكندرية ثلاثة أيام فى المتوسط لو أنها قصدت دمياط وبالمثل السفن التجارية الساحلية التى حمولتها نحو ٢٠٠٠ طن توفر يومين أو أكثر إذا هى قصدت دمياط لتفريغ مشحونها عن طريق القنال الملاحى الذى اقترح انشاءه عبر بحيرة المنزلة

ولما كان معظم الوارد من بلدان الشرق الأدنى للقطر المصرى هو من الفواكه والأشياء الأخرى الطازجة أو الشبه طازجة فأن توفير يوم أو يومين للوصول إلى ميناء التفريغ أمر عظيم القيمة

ان من أهم العوامل فى رواج بضائع أى مملكة هو سرعة ورخص وسائل النقل ونحن نصدر إلى بلدان الشرق الأدنى مختلف حاصلاتنا الزراعية من خضروات وأرز وحبوب وبصل وبلح وزيت بزرة القطن وعسل أسود ومنسوجات قطنية الخ : والممالك الأخرى تنافسنا فى ذلك ولا شك انه مما يساعدنا كثيراً على التغلب فى هذا المضمار رخص وسائل النقل — ودمياط أقرب الموانى المصرية لتأدية هذا الغرض فأنها متصلة بالترع الملاحية بالقطر المصرى وسككه الحديدية

نعم ان ميناء بورسعيد أقرب للشرق الأدنى ولكنها كما سبق ذكره ميناء ترانسيت ولا تحيط بها أو يقع بالقرب منها أراض زراعية ويفصلها عن الدلتا بحيرة المنزلة

أما دمياط فأقرب وأسهل اتصالا بعموم أراضى الوجه البحرى وهى من أهم مراكز انتاج الأرز كما أن مصانع النسيج المصرية تقع بالمحلة الكبرى ومنتجات هذه المصانع يرجى لها الرواج الكبير ببلدان الشرق الأدنى وهى أقرب إلى دمياط منها إلى أى ثغر من ثغور القطر المصرى

فتح ميناء دمياط
والمواصلات بالسكك الحديدية

ان فتح ميناء دمياط سيكون عاملا مهما فى موازنة الحركة على السكك الحديدية بالقطر المصرى وتوزيعها بين خطوط غرب وشرق الدلتا

وقد تقدم بنا القول إلى أن ٨٨ ٪ من مجموع تجارة القطر تحمل من والى مدينة الاسكندرية بينما حظ بور سعيد من ذلك لايتجاوز ٩ ٪ و ٣ ٪ لباقى الثغور المصرية

فحركة النقل على الخطوط الموصلة لمدينة الاسكندرية عظيمة للغاية وتبلغ اشدها على المسافة بين دمنهور واسكندرية ويليها فى الشدة المسافة من دمنهور الى ايتاى البارود

وقد فكرت مصلحة السكة الحديد فى طرق كثيرة لتخفيف هذا الضغط على الخط المذكور وأحد هذه الحلول كان جعل هذا الخط رباعياً فيما بين الاسكندرية وايتاى البارود ولكن لما كانت تكاليف ذلك باهظة قررت إنشاء الخط من أدفينا الى سيدى غازى وتحملت فى هذا السبيل إنشاء كوبرى على النيل عند البلدة الأولى وذلك بفكرة نقل تجارة شمال الدلتا عن طريق خط اسكندرية أدفينا

ولكن هذا الاجراء لا يفيد الا شطراً من شمال الدلتا هو أقل الاجزاء سكاناً وعماراً كما يتضح من الاطلاع على اللوحة نمرة ٢٤ الخاصة بكثافة عدد السكان واللوحة نمرة ٢٨ الخاصة بقيمة المنتجات من أطلس القطر المصرى الذى قدمته الحكومة المصرية للمؤتمر الجغرافى الدولى بكمبردج سنة ١٩٢٨

وبما أن حاصلات القطر المصرى آخذة فى الزيادة نظراً لاصلاح الاراضى بالوجه البحرى وتحويل الحياض بالوجه القبلى تدريجياً الى الرى المستديم فبالتبعية لذلك ستزداد تجارة القطر المصرى اتساعاً مع الخارج

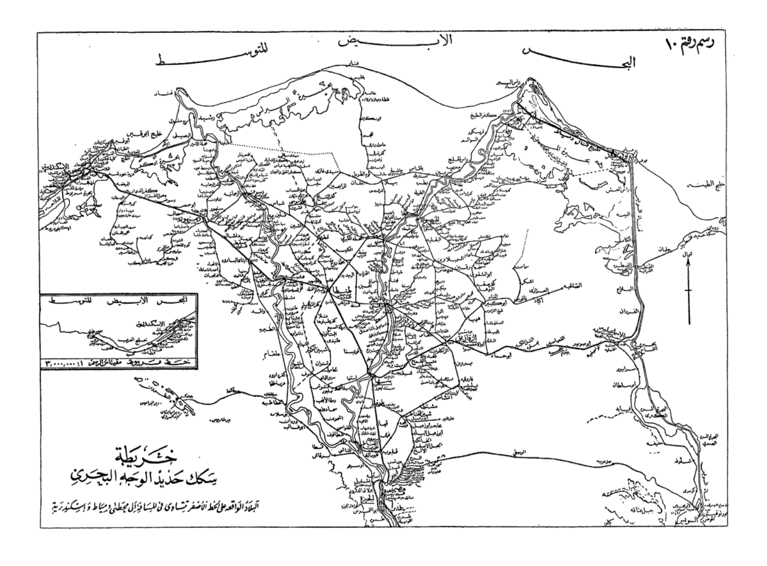
وحيث إن ميناء الاسكندرية تكاد تكون الميناء الوحيد للقطر كله فأن الضغط على الخطوط الحديدية الموصلة للاسكندرية سيزداد شدة مع مرور الزمن

واذاً كيف يمكن تخفيف ذلك الضغط ؟ لا شك أن الجواب على ذلك ظاهر وهو إيجاد ثغر ثان يخفف الضغط عن ذلك الميناء وما ذلك الثغر إلا ميناء دمياط فتحول اليه بذلك شطراً كبيراً من تجارة الشرق الادنى وبلدان البلقان مع الاسكندرية

وبمراجعة أطوال خطوط السكك الحديدية من دمياط إلى مختلف بلدان القطر المصرى ومقارنة هذه الاطوال بمثلها بين تلك البلدان وثغر الاسكندرية على مختلف الفروع اتضح ما يأتى : —

المسافة				كيلو متر
المسافة من	دمياط	إلى	طنطا	١١٢
» »	اسكندرية	»	»	١٣١
» »	دمياط	»	قطور	١١٥
» »	اسكندرية	»	»	١١٦
» »	دمياط	»	محلة موسى	١١٠
» »	اسكندرية	»	»	١١٣
» »	دمياط	»	منوف	١٥٣
» »	اسكندرية	»	»	١٥٣
» »	دمياط	»	القاهرة	١٩٩
» »	اسكندرية	»	»	٢٠٨
» »	دمياط	»	امبابه	٢٠٣
» »	اسكندرية	»	»	٢٠٥

فاذا وقعنا ذلك على خريطة السكك الحديدية (رسم رقم ١٠) لاتضح لنا أن مدينة دمياط أقرب من الاسكندرية لجميع أنحاء القطر المصرى وأكثرها خيراً وعمراناً ما عدا مديرية البحيرة وشطراً ضيقاً من غربى مديريتى الغربية والمنوفية على ماهو مبين بالاصفر على الخريطة بادية الذكر ولما كانت تجارتنا مع الجزء الشرقى من البحر الابيض المتوسط والبحر


رسم رقم ١٠
البحر الابيض المتوسط
خريطة
سكك حديد الوجه البحري
البلاد الواقعة على الخط الأصفر تتساوى في المسافة إلى محطتي دمياط والإسكندرية
البحر الابيض المتوسط
شمال

الاسود تتجاوز ثمانية ملايين من الجنيهات من البضائع الثقيلة الوزن فأن هذا الجانب من التجارة يمثل نسبة غير قليلة مما تحمله خطوط السكك الحديدية الآن من وإلى الاسكندرية

فاذا ما تحول ذلك الجانب العظيم من التجارة إلى مينائها الطبيعى وهو ثغر دمياط فأن الضغط يخف عن خطوط الشطر الغربى من الدلتا ويبعث النشاط فى خطوط وسط وشرقى الدلتا

واذكر أننى بالصدفة عرضت مشروعى عن فتح ميناء دمياط على كبير بمصلحة السكة الحديد فقال إذا تم هذا المشروع فأننى أسير على الجسر البحرى للقنال الملاحى سيارات للنقل ولا بد فى المستقبل من مد خط حديدى على الجسر القبلى فتصل بورسعيد بدمياط بخطوط شمال الدلتا فيصبح البعد بين بور سعيد والاسكندرية ٢٩٠ كيلو متراً بدلا من ٣٦٧ كيلو متراً أى بوفر يتجاوز السبعين كيلو متراً

والنتيجة أن إنشاء هذا القنال الملاحى سيكون كبير الفائدة ومساعداً للنقل بالسكك الحديدية ويوفر على الحكومة مئات الآلاف من الجنيهات التى كانت سوف تصرفها فى تخفيف الضغط على خطوط غربى الدلتا الموصلة لمدينة الاسكندرية.

حل مشكلة تخزين البترول

بميناء الاسكندرية

دمياط الميناء الأولى للبترول بالقطر المصرى

إن أهم مشكلة بميناء الاسكندرية هى عدم وجود البراح الكافى بأرصفة الميناء لرسو سفن البترول ولأقامة الفناطيس اللازمة لتخزين المازوت والبترول ومستخرجاته وذلك بملاحظة أن هذه المواد جميعها شديدة الألتهاب ويجب أن يكون تخزينها بمواقع لا يترتب عليها أى خطر للمناطق المجاورة وأن تكون هناك المساحة الكافية خلفها لأقامة المعامل والمستودعات

وحل هذه المسألة وإيجاد ما مساحته نحو مليون متر مربع لاجابة طلبات الشركات الحالية للبترول وتلبية الطلبات المستقبلة للشركات التى تستجد أمر على جانب عظيم من الصعوبة بميناء الاسكندرية

ولذا فأنه عرض على اللجنة الفنية فكرة جعل دمياط الميناء الأولى للبترول بالقطر المصرى وليس لدى صورة من التقرير الذى قدم بهذا الخصوص ولكننى أرجح أنه صرف النظر عنه نظراً لتعذر فتح بوغاز دمياط

تجارة البترول

ان المازوت والبترول ومستخرجاته يرد معظمها للقطر المصرى من موانىء البحر الأسود برومانيا وروسيا وفى القريب العاجل سيكون المورد

الأقرب لتغذية مصر بالوقود السائل من ثغرى حيفا وطرابلس الشام بواسطة المواسير التى ستجلبه من منابعه بالعراق وغير خاف أن ثغر دمياط يقع فى منتصف المسافة بين هذين الثغرين وميناء الاسكندرية

فتخزين البترول بميناء دمياط أمر طبيعى للغاية بل هو الموقع الأقرب والأوفر لصالح المملكة المصرية .

ففى ميناء دمياط تجد السفن الحاملة للبترول مرفأ بديعاً خالياً من الامواج فيم طوله بضعة كيلومترات بالبر الغربى للنهر وخلفها ليس فقط الـ ٢٥٠ فداناً المطلوب توفيرها بميناء الاسكندرية بل تجد أكثر من ١٠٠٠ فدان من أملاك الميرى تستطيع أن تقيم عليها مستودعاتها ومعاملها بل ولديها المساحة الواسعة لأنشاء الأجهزة اللازمة لاستخراج منتجات البترول كالبنزين والكيروسين فيؤتى بالزيت الخام من حيفا أو طرابلس الشام ونفتح بذلك باباً لهذه الصناعات يشتغل به بضع آلاف من الصناع المصريين .

ليس هذا فحسب بل ان هذه المواد تنقل إلى دمياط بواسطة سفن ساحلية مصرية ومنها بصنادل فى النيل إلى الجهات المختلفة فتقل بذلك تكاليف الوقود لألوف الالآت الرافعة والماكينات الزراعية والمصانع وتوجد نشاطاً فى صناعة السفن والملاحة ومختلف الصناعات الاخرى .

ان نظرة واحدة لخريطة السكك الحديدية تكفى للدلالة على أن ميناء دمياط أكثر قرباً من الاسكندرية للقاهرة ولجميع مديريات الوجه القبلى وكذا مديريات الوجه البحرى فيما عدا مديرية البحيرة وشطراً ضيقاً من

غربى مديريتى الغربية والمنوفية على ما هو مبين باللون الأصفر على الخريطة (رسم ١٠).

وتبلغ تكاليف أنشاء حوض البترول وحده بميناء الاسكندرية حسب المذكرة الاخيرة لجناب السير سيرل كيرك باتريك المقدمة لوزارة المواصلات بتاريخ ٢٦ ابريل سنة ١٩٣٠ نحو ٨٨٦٠٠٠ جنيه

وغنى عن البيان أن أقل من عشر هذا المبلغ يكفى لاعداد الشاطىء الغربى للنيل بحرى دمياط قبالة بلدة طبل لتأدية نفس هذا الغرض

والنتيجة أنه يجب أن تكتفى ميناء الاسكندرية باستعداداتها الحالية للبترول لتغذية مديرية البحيرة والشطر الغربى لمديرية الغربيـة والمنوفية وأن تعد ميناء دمياط لكل زيادة فى تجارة البترول تدريجياً إلى أن تصبح الميناء الاول للوقود السائل للقطر المصرى .

الملاحة الداخلية

ان معظم الصادرات والواردات بميناء بورسعيد تنقل من وإلى داخلية القطر بواسطة المراكب عن طريق قنال السويس إلى الاسماعيلية ومن تلك البلدة بواسطة الترعة الاسماعيلية إلى النيل بحرى القاهرة ومنه إلى مختلف الترع الملاحية بالوجه البحرى

وتقطع السفن فى هذه الرحلة ٧٥ كيلو مترا من قنال السويس وتدفع رسوم القنال عن هذه المسافة ثم تقطع ١٣٥ كيلو مترا بالترعة الاسماعيلية الضيقة والمكتظة بالملاحة والتى يعيق سير السفن بها كثرة ما عليها من أهوسة وكبارى

بينما بفضل القنال الملاحى المقترح يمكن هذه المراكب أن تجتنب دفع رسوم المرور بقنال السويس عن ٧٥ كيلو متراً فتقصد من ميناء بورسعيد فرع النيل الشرقى رأساً دون أن تدفع قيمة هذه الرسوم فتقصد القاهرة أو تتصل بالترع الملاحية بالوجه البحرى كالترعة المنصورية والرياح العباسى ومنها إلى شبكة الترع الملاحية بالوجه البحرى فتوفر بذلك عشرات الكيلو مترات من سيرها البطىء

وبالنسبة لاتساع مجرى النهر فأن المراكب تستطيع أن تسير معظم الوقت بقوة الرياح فى الذهاب والعودة فتصل لأغراضها فى وقت أقل وباقتصاد فى النفقة

وهذا الأمر متيسر مدة ستة شهور من السنة وهى أغسطس وسبتمبر وأكتوبر ونوفبر وديسمبر ويناير أما فى باقى الشهور فيمتنع مرور السفن إلى قبلى دمياط نظراً للسد الترابى الذى تقيمه مصلحة الرى سنوياً بجرى هاويس ترعة العناينة على فرع النيل الشرقى

على أننا نستطيع أن نضمن الاتصال بين القنال الملاحى والنيل قبلى ذلك السد بأنشاء الوصلة (ا) (ب) (جـ) (هـ) فندخل النهر عن طريق ترعة العناينة وهاويسها الحالى أو ماهو أحسن بأنشاء هاويس عند النقطة (هـ) والاسباب التى حدت بنا إلى اقتراح إنشاء الوصلة (ا) (ب) (جـ) (هـ) هى : — (راجع الرسم ٥)

اولا — أن مجرى ترعة العناينة عرضة للطمى ولا يسهل تشغيل الكراكات به لأن شواطىء الترعة مزروعة

ثانياً — بينما الوصلة المقترحة تمر جميعها بالبحيرة فيسهل تشغيل الكراكات فى تطهيرها والقاء ناتج التطهير إلى البحيرة

ثالثاً — بأنشاء الهويس الجديد بالنقطة (هـ) نستطيع زيادة تغذية البحيرة بمياه النيل بل نستطيع أيصال المياه العذبة إلى بور سعيد بفحت قناة ضمن ناتج التطهير إلى جانب الجسر القبلى للقنال الملاحى (رسم رقم ٥)

وأذا ما تم بروجرام مصلحة الرى من حيث جعل الحبس الأعلى من فرع دمياط ملاحياً طول السنة فيما بين القناطر الخيرية وقناطر زفتى على ذلك النهر فأن السفن تستطيع على مدار السنة الوصول للقاهرة بواسطة

النيل إلى المنصورة ثم بواسطة الترعة المنصورية إلى قناطر زفتى وثانية بالنيل إلى القناطر الخيرية فالقاهرة

وتزداد هذه الملاحة تحسناً عند ما يتم توسيع الترعة الشرقاوية فيما بين المنصورة ودمياط تبعاً لأصلاح الأراضى بهذه المنطقة

وسيكون كنتيجة لفتح ثغر دمياط وتحويل جزء عظيم من تجارتنا مع بلاد الشرق الأدنى إلى مينائها تخفيف ضغط الملاحة بالترعة المحمودية وترعة الباجورية وغيرها من الترع الملاحية بغرب الدلتا وبعث الحركة بالترع والرياحات الملاحية بشرق الدلتا كالرياح التوفيقى وترعة المنصورية والبحر الصغير والرياح العباسى

أن الأمم التى تنتج مواد الوقود وتصنع قطارات وعربات السكك الحديدية وكافة متعلقاتها فى نفس بلادها وبمواد ومعادن تستخرج من مناجمها تقدر مزايا النقل المائى وتعتبره وسيلة من وسائل رخص الانتاج

وهذه انجلترا لا تحمل القطن من مختلف الأقطار لمخازن منشستر بطريق السكة الحديد من ثغر ليفربول بل أنشأت قنالا بين ذلك الثغر ومصانع تلك البلدة توفيراً لمصاريف النقل وتفادياً لتكرار الشحن والتفريغ .

وحيث أن السياسة المقررة لمصلحة الرى تقضى بتحويل الفرع الشرقى للنيل إلى مجرى ملاحى فأن الزمن كفيل بأن يشاهد سكان القاهرة بساحل

روض الفرج السفن التجارية الصغيرة تحمل مختلف الحاصلات وتشحن شتى المنتجات المصرية من وإلى السواحل الشرقية للبحر الابيض المتوسط

ولكن لن يتأتى ذلك مادام ثغر دمياط مقفولا ولن يمكن فتح ذلك الثغر كما سبق شرحه الا بواسطة المشروع الذى تقدمت به بأنشاء قنال ملاحى مدخله ميناء بور سعيد

صناعة السفن
والملاحة مع الخارج

قد كانت ميناء دمياط أهم مركز فى القطر المصرى لصناعة السفن وإعداد المراكب التجارية المصرية وقد كانت أساطيلها الشراعية تمخر عباب البحر الأبيض المتوسط حاملة المنتجات المصرية لمختلف الأقطار وعائدة منها بشتى أنواع التجارة وما زال أهلها مع مايعانون من متاعب وخسائر بسبب سد مدخل مينائهم يغالبون الطبيعة قدر طاقتهم رافعين فوق سفنهم الصغيرة الراية المصرية الى سواحل الشام والاناضول وبلاد اليونان

فميناء يمتد طولا على ضفتى النهر الى نحو خمسة عشر كيلومترات وفى مأمن من الأنواء والعواصف يعد بحق من أبدع المواقع لصناعة السفن الساحلية حتى ان المشتغلين بالملاحة فى الشام مازالوا يوصون بصنع جانب من سفنهم بميناء دمياط فينشئون هذه المراكب إلى جانبى النهر وينتهزون فترة ارتفاع المياه مدة الفيضان لتعويمها والسير بها الى سواحل سوريا

فاذا مانحن فتحنا ميناء دمياط أعدنا لتلك الصناعة سيرتها الأولى وأوجدنا بها باب رزق عميم

ان إنشاء الطريق وحده بين بورسعيد ودمياط دون وجود مجرى ملاحى إلى جانبه وفتح ميناء دمياط بالتبعية لذلك يكون وبالا على صناعة

المراكب وأصحاب الزوارق وبحارتها من أهالى دمياط وشواطىء بحيرة المنزلة وهم يتجاوزون ١٠ الف نفس

فان هؤلاء البحارة يقومون الآن بنقل الحاصلات الداخلية لمدينة بورسعيد ويعودون بمختلف المتاجر الخارجية لحاجة أهالى دمياط وماحول شواطىء بحيرة المنزلة من بلدان

فإنشاء الطريق وحده يحدث انقلابا فى أرزاق أصحاب المراكب والزوارق وبحارتها وعائلاتهم ويكون نكبة أكيدة عليهم

بينما إنشاء القنال الملاحى ينشط صناعة السفن ويفسح فى أرزاق هؤلاء الأهالى فيستبدلون الزوارق الصغيرة بمراكب كبيرة لاتحمل البضائع من وإلى بورسعيد بل تتعدى بورسعيد شمالا إلى سواحل فلسطين وسوريا والأناضول وبلاد اليونان وجنوبا إلى السويس فسواحل مصر والسودان وجزيرة العرب بالبحر الأحمر فنوجد بذلك عملا لعشرات الألوف من الأيدى ونقيم بذلك سداً فى وجه البطالة

وثم شىء آخر يجب أن يحضنا على فتح ميناء دمياط وهو إيجاد الفرصة للوطنيين لكى يملكوا ميناء يقومون فيه بحركة التخزين والصادرات والواردات التى تكاد تقتصر على الشركات الأجنبية فى باقى الموانى المصرية

وفى ميناء دمياط تجد شركة مصر للملاحة البحرية المجال حراً لمشروعاتها وتجد البراح الكافى لانشاء مخازنها ومستودعاتها

بعض الفوائد المحلية

لمدينتى بورسعيد ودمياط

مدينة بورسعيد

أقيمت هذه المدينة على الضفة الشرقية لمدخل قنال السويس فوق البرزخ الضيق الفاصل بين البحر الأبيض المتوسط وبحيرة المنزلة فهى محصورة فى بقعة محدودة من الأرض ولا يوجد حولها أو بالقرب منها أراضى زراعية كما لا يوجد إلى جانبها البراح الكافى من الأراضى اللازمة لاتساع عمران هذا الثغر العظيم ذى الموقع الفريد على أهم طريق للملاحة العالمية

ان تنفيذ القنال الملاحى الذى أقترح إنشاءه بين قنال السويس والفرع الشرقى للنيل يهيء لبور سعيد ليس فقط سهولة إمداد أهلها والسفن العابرة للقنال بما يلزم من الحاصلات الزراعية ومواد الغذاء من أراضى الدلتا ، بل هو يهيء للمدينة ما مساحته أكثر من ٣٠٠٠ فدان تزرعها لهذا الغرض

ان من يطلع على الخريطة (رسم رقم ٥) يتضح له أن تنفيذ المشروع ينتج عنه اقتطاع ما مساحته نحو ٥٠٠٠ فدان من بحيرة المنزلة الى الغرب من حى العرب بمدينة بورسعيد ، يحدد هذه المساحة ويحصرها الجسر البحرى (الطريق) للقنال الملاحى فى المسافة (د) (م) (ى) (ف) فيما بين نقطة القبوطى و بوغاز أشتوم الجميل

وهـذه المساحة بسبب منع المياه عنها سوف تجف بفعـل التبخر وحده ، فلا يبقى لاصلاحها الا شقها بالمصـارف وتركيب طلمبة للصرف أو رفع سطحها ، وهو أمر يسير لاسيما وانه يتخللها الـكثير من الجزر

ويمكن تدبير الأتربة اللازمة لهـذا الغرض بحفر حوض عظيم إلى جانب الطريق فى الاتجاه (م) (ى) بعرض كيلومتر وعمق عشرة أقدام ، وجعله ميناء لهبوط الطيارات البحرية ، كما يمكن تخصيص نحو ٥٠٠ فدان إلى جانب ذلك الحوض كمطار للطيارات البرية

ان من يشاهد حى العرب بمدينـة بورسعيد ويرى مبلغ القـذارة والرطوبة حول المساكن التى على شاطىء البحيرة ، يدرك مبلغ مايحدثه تجفيف هـذه المساحة من تحسين فى الحـالة الصحية وحماية الأهالى من الأمراض المختلفة التى تنتشر فى مثل هـذه البيئة ويوفر على البلدية المبالغ التى تصرفها تباعاً فى ردم الأجزاء الرطبة التى تحف بمساكن حى العرب ، برمال تحملها مسافات طويلة من طرح البحر

ان تجفيف مثل هذه المساحة العظيمة بعد أن يتم إنشاء جسر القنال الملاحى لن يكلف ذوى الشأن الا مبلغاً لايتجاوز ال ٣٠٠٠٠ جنيه أى بواقع عشرة جنيهات للفدان لانشاء المصارف وطلمبات الصرف ولن تزيد مصاريف الادارة والصيانة عن جنيه واحد للفدان فى السنة

وهذه مبالغ يسيرة بجانب الفوائد العظيمة التى تنتج عن تجفيف ما يربو على ٣٠٠٠ فدان تلاصق مدينة عظيمة نامية كميناء بورسعيد

ولست أريد أن أغالى فى تقدير الثمن الذى تساويه مثل هذه المساحة

بعد تجفيفها ولكن اذا فرضنا ثمناً للفدان ٥٠ جنيهاً فان القيمة لن تقل عن ١٥٠ الف جنيه

والخلاصة أننا بهذا المشروع نخلص حى العرب مما يحيط به من رطوبة وأقذار ونمنح المدينة أرضاً تغل مايلزمها من خضراوات وبقول وأغنام وأبقار وألبان وتعطيها البراح الكافى لبناء مساكن العمال وإنشاء المتنزهات والنوادى الرياضية وتوجد الى جانبها حوضاً عظيما للطيارات المائية ومطاراً للطيارات البرية

مدينة دمياط

أما هذه المدينة فتقع على بضعة كيلو مترات من مصب الفرع الشرقى للنيل ويحيط بها من الأراضى الزراعية مساحة محدودة تكتنفها من الشرق بحيرة المنزلة

أما قبالتها بالجانب الغربى للنهر فالأراضى عبارة عن مستنقعات وكثبان من الرمال

صناعة الألبان

ولما كان من أهم صناعات دمياط منتجات الألبان فانه اذا أمكن زيادة المسائح الزراعية حولها ولو من نوع الأراضى التى تنبت الكلأ لرعى المواشى فان هذا الأمر يساعد كثيراً هذه الصناعة

ونظرة الى خريطة المشروع (رسم رقم ٥) ترشدنا الى أنه سينتج عن تنفيذه استقطاع جملة مساحات من بحيرة المنزلة حول مدينة دمياط بنقرة الهيشة والبجار وبركة شطا ولجة الضهرة

ويبلغ إجمالى هـذه المساحات التى ستجف نحو ٥٠٠٠ فدان ولا يحتاج الأمر لاصلاحها الى كبـير مجهود لأنها متصلة بمحطة طامبات صرف منطقة فرسكور كما يوجد لامدادها بالمياه العذبة عشرات المساقى الآخذة من ترعتى الشرقاوية وعزبة البرج

ولما كانت الفكرة فيما يتعلق بكوبرى بوغاز أشتوم الجميل ترمى إلى جعله قنطرة لحجز المياه المالحة من التدفق إلى البحيرة وبذا يحلو ماؤها إجمالا فان شواطىء دميـاط وما يتخلل البحيرة من جزائر سوف تنبت الكلأ وتصبح مرعى خصبـاً للمواشى بكافة أنواعها ومنبعاً لتـوريد الالبان لمصانع دمياط

صناعة الحرير

إن منطقة دمياط وما كان يجاورها من بلدان كتنيس وشطا مشهورة منذ القدم بصناعات النسيج الدقيقة فقد جاء فى خطط المقريزى ما يأتى :

« وبتنيس تحاك ثياب الشروب التى لا يصنع مثلها فى الدنيا — وكان يصنع فيها للخليفة ثوب يقال له البـدنة لا يدخل فيه من الغزل سدى ولحمة غير أوقيتين وينسج باقيه بالذهب بصناعة محكمة لاتحوج الى تفصيل ولا خياطة وتبلغ قيمته الف دينار

وليس فى الدنيا طراز ثوب كتان يبلغ الثوب منـه وهو ساذج بغير ذهب مائة دينار عينا غير طراز تنيس ودمياط

وبشطا تصنع الثياب الشطوية وبها يعمل طراز الـكعبة — وقال

الفا كما رأيت واحدا منها أهداه الرشيد الى الكعبة وكان من الاقمشة المعروفة بالقباطى »

وما زالت دمياط حافظة لشهرتها بهذه الصناعة بين مدن القطر كله وما زالت ذرية أولئك السلف من مهرة الصناع يباشرون الى يومنا هذا صناعة أجدادهم - فثياب الملس والكريشة والبرنج والملاآت والبراقع والتطريحات هذه كلها لا يقوم بصناعتها غير الدمياطيين

وفى دمياط يوجد مصنع «شركة مصر لنسج الحرير» والمنتجات الجميلة لهذا المصنع تتلقفها أيدى المصريين وهم فرحون إذ يجدونها تضاهى بل تفوق مثيلاتها من المصنوعات الأجنبية

ولكن فى الماضى كانت مصر تنتج حريرها الخام أما الآن فان دمياط تعتمد فى صناعة الحرير على مايرد لها من الصين وسوريا وفلسطين

شجر التوت وتربية دود القز

إن من يطلع على القطاع العرضى للقنال الملاحى بأعلى الخريطة (رسم رقم ٥) يجدنى أقترح زراعة مسطاحى القنال فيما طوله نحو ٤٠ كيلو مترا وبعرض يتجاوز الأربعين مترا بأشجار التوت كما وأنه يمكن تخصيص الف فدان أو أكثر من الأراضى التى ستجفف حول دمياط لزراعة غابة من هذا الشجر وهذا فضلا عن أنه سيترتب على احلاء مياه البحيرة اجمالا إمكان زراعة شواطئها بأشجار التوت

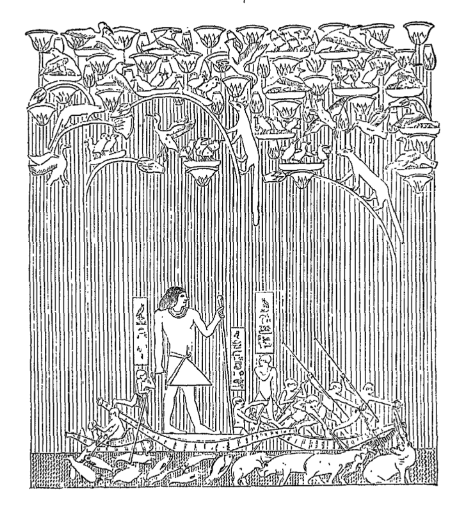
إن أشجار التوت يلائمها طقس هذه المنطقة التى يترعرع فيها النبات والتى تجعل الأوراق لينة رطبة وصالحة لتغذية دود القز

فبعد هذا لنا أن نؤمل أن يأتى اليوم الذى يستطيع فيه أهل دمياط الاعتماد فى صناعات الحرير على خامات تخرجها الاراضى المحيطة ببلدتهم أو القريبة منها والتى هى اليوم برك ومستنقعات

واذا ماعذب ماء البحيرة وأصبح شروبا فسوف تتحول الجزر المنثورة وسطها والتى تبلغ مساحتها بضعة آلاف من الافدنة إلى غابات غضة يزرع فيها التوت وغيره من الاشجار

ان ما تستورده مصر اليوم من الحرير الخام والمنسوجات الحريرية تتجاوز قيمته المليون جنيه سنويا ومصر مشهورة منذ القدم بصناعة الحرير إلى أدق أنواعه فأملها فى مستقبل هـذه الصناعة يجب أن يكون عظيما ولـكنه يجب أن يرتكز على مقدرتها فيما تستطيع إنتاجه من الحرير الخام

رسم (ب)

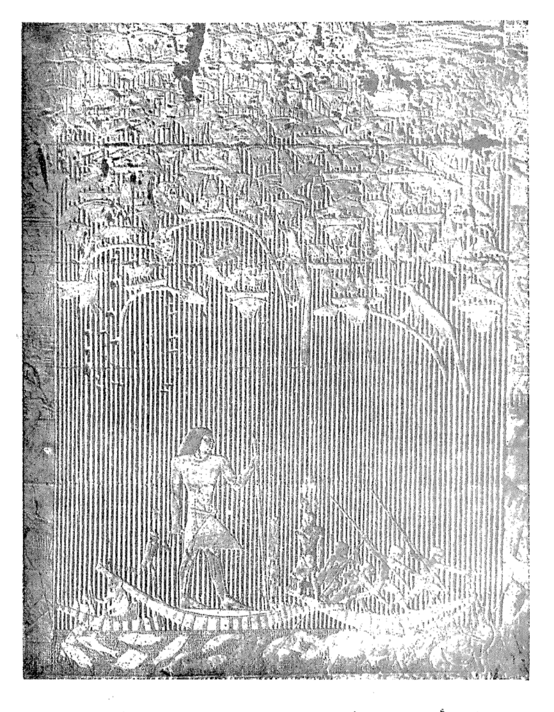


هذا الرسم منقول عن لوحه بقبر (تى) وهو أحد النبلاء ومن كبار رجال البلاط الملكى فى عهد الأسرة الخامسه أى منذ ٤٥٠٠ سنة

وهى تمثل (تى) يجوب بحيرات شمال الدلتا فى مركب مصنوع من البردى وأمامه قارب يقوم بحارته بصيد فرس البحر بالحراب — وترى فى الصورة فرسا من أفراس البحر قابضاً على تمساح

كما ترى فى القارب الخلفى رجلا يصيد الأسماك - والرسم يبين أنواعها المختلفة من بلطى وبورى وطوبار وجران الخ .

والصورة تمثل لنا اجمالا ما كانت تعج به بحيرات الدلتا من أسماك وحيوانات بحريه ومختلف أنواع الطيور وما كان ينبت فيها من أعشاب ونباتات تعشش وسطها الطيور وترعاها تلك الاحياء المختلفة



(تى) أحد نبلاء الأسرة الخامسة يجوب بحيرات شمال الدلتا

الفصل السابع

حاصلات بحيرة المنزلة

الصيد — المراعى — صناعة الملح

الصيد

الصيد قديما

الصيد من الحرف التى مارسها الانسان منذ بدء الخليقة طلبا للغذاء وقد كان قدماء المصريين يهتمون كثيراً بالصيد لا سيما فى بحيرات ومستنقعات الدلتا وقد صوروا الملوك والامراء على القبور والمعابد يمارسون صيد الاسماك والطيور وغيرها كما يظهر ذلك من الاطلاع على الصورة المقابلة لهذا والمنقولة عن لوحة منقوشة بآثار الاسرة الخامسة [1] بسقارة

وهذه الصورة تمثل (تى) أحد كبار رجال بلاط الملك ومن نبلاء مصر يشرف من سفينته على صيد الاسماك والطيور كما وانها تعطينا فكرة عما كانت تعج به مستنقعات وبحيرات شمال الدلتا من أعشاب تعشش وسطها الطيور وحشائش ترعاها الابقار والخنازير وافراس البحر الخ ... مما لا وجود لأكثره الآن نظرا لانتشار العمران وتحول المياه بتلك الارجاء من حلوة الى مالحة

وقد كان قدماء المصريين (على ما ذكره لنا هيرودوتس واسترابو)

---

(١) أى منذ نحو ٤٥٠٠ سنة قبل المسيح عليه السلام

على دراية بانواع الاسماك وحياتها وعلى علم بطباعها وهجرة البورى بانواعه الى البحر الملح للتناسل والتفريخ وعودة صغار الزريعة الى البحيرات حيث تجد الامن والغذاء

صيد الاسماك

ويشتغل الآن بحرفة صيد الأسماك بالقطر المصرى نحو ٨٠٠٠٠ نفسا وذلك عدا من يشتغل بالصيد من الفلاحين وعدا من يصنعون قوارب وادوات الصيد ومن يشتغلون بصناعة الاسماك والاتجار بها

ويبلغ مايصاد سنويا بالقطر المصرى نحو ٣٥ الف طن من الاسماك يساوى ثمنها نحو ٢ مليون جنيه

بحيرة المنزلة

وقد كانت بحيرة المنزلة الى عهد غير بعيد تعطى القطر أكثر من ثلث محصوله من السمك يدخل فى ذلك المصائد الداخلية ومصائد البحرين الابيض والاحمر وقد بلغ الصيد منها ١٩١٨ نحو ١٧ الف طن وكان يشتغل بالصيد فيها ١٢٠٠٠ صياد

فبحيرة المنزلة اذا ليست مستنقعا لافائدة منه بل هى مزرعة خصبة تدر على البلد كل عام ماقيمته نحو ٨٧٥ الف جنيه من الاسماك أو مايساوى نحو ٢ جنيه للفدان الواحد من مساحتها

وقد كانت هذه البحيرة الى عهد قريب معدودة بالنسبة لمساحتها ومحصولها من الاسماك أغنى بحيرات العالم اذ بلغ ماينتجه الفدان الواحد

منها ٤٦ كيلو جراما فى السنة بينما بحيرة Commachio بايطاليا وتعتبر من أغنى المصائد لا تعطى أكثر من عشرة كيلوجرامات للفدان الواحد

أما الآن فقد هبط محصولها وأصبحت من حيث درجة الانتاج الثالثة فى ترتيب بحيرات القطر المصرى فصارت بحيرة أدكو الاولى والثانية بحيرة البرلس

فقد بلغ متوسط انتاج الفدان سنة ١٩٣٠ من بحيرة أدكو ٢٠٨ كيلو جراما ومن بحيرة البرلس ٣٣ كيلو جراما بينما هبط المحصول من بحيرة المنزلة الى ٣٠ كيلو جراما للفدان الواحد

ويعزو قسم ابحاث المصائد التحسين فى محصول بحيرة ادكو الى زيادة كميات المياه العذبة نوعا (الحرشة) التى تصرفها طلمبات البوصيلى كما أن التحسين فى بحيرة البرلس يرجع الى انشاء ترعة منيل برمبال سنة ١٩٢٦ وتغذيتها بكميات كبيرة من مياه النيل مدة الفيضان — أو بمعنى آخر ان زيادة المحصول بالبحيرات ترجع الى انخفاض درجة ملوحتها

علاقة المشروع بالمصائد

ان علاقة المشروع بصيد السمك بالبحيرة ظاهرة وكبارى الطريق وتصميماتها ذات أثر كبير فى مستقبل البحيرة لاسيما الكوبرى المقترح انشاءه عند بوغاز أشتوم الجميل اذ يترتب على تقدير سعته وعمق المياه بعصب البحيرة عنده وسرعة التيار من البحيرة الى البحر وغير ذلك من الاعتبارات منع طغيان مياه البحر على البحيرة وكذلك تسهيل دورة

هجرة الاسماك البالغة من فصيلة البورى الى البحر للتناسل ودخول الزريعة (Fry) الى البحيرة لتبقى عامرة بالصيد

ولذلك فانه يجب على من يضع تصميم المشروع ان يلم إلماما كبيرا بموضوع الصيد بالبحيرة وأن يتصل اتصالا وثيقاً بقسم مباحث الأسماك وان يراجع مختلف طلبات هذا القسم وما كتب من تقاريرفى هذا الصدد وأن يوفق بين ماتقتضيه هذه الطلبات والاصول الهندسية والهيدروليكية

وكاتب هذا لحسن الحظ ترجع صلتهُ بقسم مباحث الاسماك إلى مبدأ انشاء هذا القسم حيث قمت لهم فى سنة ١٩٢١ بانشاء حياض التجارب لتربية الاسماك ودراسة احوالها بقناطر الدلتا واتصلت اذ ذاك بالاستاذ (G.W. Paget M Sc) (Cantab)

كما قمت بعد ذلك بالاشراف على انشاء ترعة منيل برمبال لتغذية بحيرة البراس بالمياه العذبة فاتصلت أيضاً بالاستاذ (R. S. Wimpenny M. Sc.) ومنهما عرفت فكرة عامة عن حياة الاسماك وتوالدها

وبخلاف خبرتى ببحيرة قارون وبحيرة البراس فقد زرت خصيصا مصب بحيرة ادكو عند المعدية ومجرى مصب بحيرة مريوط بالمكس واستنرت بكثير من المعلومات المحلية فى الموضوع

على أننى لم اكتف بهذا بل قبل وضعى لتصميمات الطريق والقنال الملاحى قصدت ادارة ابحاث المصائد اكثر من مرة حيث شرح لى كل من الدكتورين حسين فوزى وابراهيم ابو سمره موضوع الصيد بالبحيرة

وهجرة الاسماك وتأثير المياه العذبة على نمو الحشائش بالبحيرة لتكون غذاء للاسماك وغير ذلك من المعلومات التى اشكرهما عليها كما قمت من جانبى بشرح مشروعى لحضرتيهما وفصلت لهما كيف امكننى تحقيق مختلف المطالب

وقد راجعت أيضا التقارير التى تصدرها سنويا مصلحة خفر السواحل ومصائد الاسماك والتقارير والمحاضرات التى القيت بشأن بحيرة المنزلة وسأشرح فيما يلى ماحصلت عليه من المعلومات لأهميتها فى وضع المشروع وتحضير تصميماته

أنواع السمك ببحيرة المنزلة

يقطن البحيرة على وجه التعميم فصيلتان من الاسماك فصيلة البلطى والشوبار وهى مقيمة لاتبرح مياه البحيرة وتتناسل وتتكاثر بها وأخرى مهاجرة هى فصيلة البورى بأنواعه من طوبا وجران

والفصيلة الأولى وتمثل ٠٤٠/٠ من صيد البحيرة لاتطيق المعيشة فى المياه المالحة ولذا فان مناطق صيدها تقع بالشواطىء القبلية والقبلية الغربية للبحيرة حيث توجد مصبات المصارف والترع

أما الفصيلة الثانية وتمثل ٠٥٥/٠ فانها تستطيع المعيشة فى المياه العذبة والمالحة على السواء وبحسب قول الأستاذ (G. A. Boulenger F.R.S.) فى كتابه (The Fishes of the Nile) وجد البورى بمجرى نهر النيل قريبا من الشلال الأول

والخمسة فى المائة الباقيــة تتكون من أنواع أخرى من أسماك البحر المالح أو أسماك النيل التى ترد مع مياه الفيضان

ولـكن لفصيلة البورى بأنواعه خاصة وهى أنها لاتضع بيضها إلا فى مياه البحر فتهجر الاناث تتبعها الذكور البحيرة فى أواخر الصيف وفى فصــل الخريف من كل عام قاصدة فتحة أشتوم الجميــل أفواجاً إلى ظهر البحر حيث تضع الأناث بيضها معلقاً فى أعماق الماء وحيث تلقح الذكور ذلك البيض

فاذا ماتمت عملية التناسل هذه وفقس البيض وبلغ حجم صغار السمك الصير (البطموش كما يسميه الصيادون بالبحيرة) نحو ٢٠ أو ٢٢ ملليمترا فانها هربا من أسماك البحر المالح الكاسرة التى تلتهمها التهاما تقترب من الشاطىء متلمسة تيار المياه العذبة نوعا الواردة من البحيرة حيث لاتستطيع الاسماك الـكبيرة اللحاق بها وحيث تجد الأمن والغـذاء — ودليلها الوحيد الى مدخل البحيرة هو تيار المياه وحده . فعلى قوة اندفاع المياه يترتب اهتداؤها إلى مصب البحيرة .

ولذلك يجب أن تـكون سعة فتحة الـكوبرى الذى يبنى فوق مصب البحيرة مناسبة تماما لـكمية المياه المنصرفة الى البحر بحيث يكون هناك تيار ذو قوة مناسبة لجذب (زريعة) البورى وهدايتها الى مدخل البحيرة .

وحيث أن كميات المياه المنصرفة من البحيرة تختلف من شهر لآخر فيجب أن يكون كوبرى المصب قنطرة ذات عيون يفتح منها القــدر الـكافى المناسب للتصرفات المختلفة

مطالب قسم ابحاث المصايد

قد راجعت كثيرا من المكاتبات والتقارير والمحاضرات والمؤلفات الخاصة بذلك واقتطفت منها ماهو وارد بالملحق رقم (٤) ومنها يتضح ان مستقبل بحيرة المنزلة لتكون مزرعة مثمرة لانتاج الاسماك بكافة أنواعها وحتى نعيد اليها سيرتها الاولى بل أحسن منها يدعو لمراعاة مايأتى:

أولا — تغذية البحيرة بمياه النيل لتخفيض ملوحة مياهها والوصول بها الى درجة العذوبة تقريبا (اى ان يكون ماؤها شروبا [١])

ثانيا — تنمية الحشائش والاعشاب بالبحيرة حتى تجد الاسماك الغذاء الكافى

ثالثا — وجود اتصال دائم عميق بين البحيرة والبحر

رابعا — ايجاد تيار من المياه يتدفق من البحيرة الى البحر ليكون دليل صغار الاسماك وهاديها الى مدخل البحيرة

المطلب الاول

عذوبة مياه البحيرة

ان عذوبة مياه البحيرة من الاهمية بمكان عظيم فان البلطى لاتلائمه سوى المياه العذبة كما وانه قد ثبت من التجارب التى اجراها قسم مباحث الاسماك ان اصناف البورى والجران والطوبار تزداد حجما ونموا فى

---

(١) جاء فى فقه اللغة لابي المنصور عبد الملك بن محمد الثعالبي والماء الشروب هو الماء القليل العذوبة الذى يشربه الناس عند الضرورة (وفي لغة العامة بمصر يسمى ماء حرشا)

احواض التجارب التى مياهها عذبة ويصيبها الضعف والهزال فى الاحواض المرتفعة الملوحة

ان عذوبة مياه البحيرة ترجع لعاملين :—

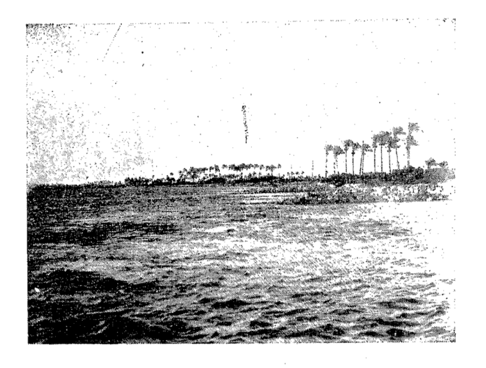
العامل الأول — كميات المياه التى تصلها من النيل مباشرة ومن ذيول الترع ومصبات المصارف

وفى سبيل احلاء المياه قامت الحكومة بانشاء سحارة الرطمة واشترت هويس العنانية من شركة المنزلة لتغذية البحيرة بمياه النيل مدة الفيضان

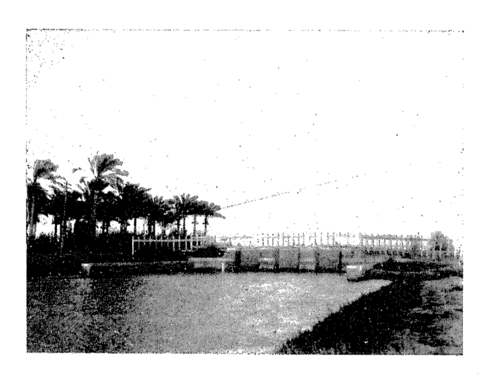
العامل الثانى — ضبط مياه البحر من ان تتدفق الى البحيرة فتطغى عليها وتذهب بعذوبتها لاسيما فى فترة المد بالبحر وفى ابان هياجه

أما عن العامل الاول فيجدر بنا ان نذكر أنه الى حين تحويل اراضى الدلتا من الرى الحوضى الى الرى المستديم فى عهد المغفور له محمد على باشا الكبير كانت كميات المياه التى تصل البحيرة مدة الفيضان عظيمة جدا أما مدة الصيف فكان لا يكاد يصل اليها شىء من المياه

بينما الآن فبسبب الرى المستديم وضبط مياه النهر فانه لا يصل للبحيرة من مياه النيل مدة الفيضان الا كمية محدودة . فايرادها من المياه مدة الفيضان قل كثيرا ولكن بسبب الرى المستديم ولتحسين وتوسيع المصارف وتركيب طلمبات الصرف والتوسع فى الزراعة الصيفية لا سيما



منظر النيل قبالة بلدة الرطمة في فيضان ١٩٣٢



سحارة مأخذ ترعة الرطمة من النيل

الارز اصبحت البحيرة تحصل مدة شهور القيظ على كمية من مياه الصرف لا تقل عن ٤ مليونات من الامتار المكعبة فى اليوم وتزيد عما تفقده بالتبخر

وقد قامت الحكومة سنة ١٩٢١ بانشاء سحارة الرطمة لتغذية الاجزاء الشمالية الغربية بمياه النيل لكيما تخفف من ملوحة مياه البحيرة بهذه المنطقة البعيدة عن مصبات الترع والمصارف والتى أجدبت من الاسماك لعدم نمو الحشائش بها والتى بلغت درجة الملوحة بها ٥٦ فى الألف أو أكثر بينما مياه البحر لا تتجاوز درجة ملوحتها ٤٤ فى الألف

ومشروع المؤلف لا يتعارض مع هذه الفكرة بل هو يخصص هذه المياه العذبة ويحصرها لتغذية المنطقة التى أنشئت السحارة من أجلها

وهذه المساحة التى سيفصلها مشروع الطريق عن بحيرة المنزلة الى الركن الشمالى الغربى تبلغ سعتها نحو ٣٥ ألف فدان أو ما يقرب من مساحة بحيرة ادكو

وحيث ان تصرف سحارة الرطمة يبلغ نحو ٢½ مليون متراً مكعباً فان هذا الشطر من البحيرة سيعذب ماؤه فيصبح مزرعة عظيمة للاسماك لأنه دائم الاتصال بالنهر والبحر عن طريق السحارة وسوف تفتح مياهه لنفسها مدة الفيضان أحد الثغرات الضعيفة بالشريط الرملى الفاصل بين البحيرة والبحر كثغرة حلق الوحل أو حلق الفنار

وهذه الفكرة توفر على الحكومة نحو ٣٠ ألف جنيه لانها تغنينا عن بناء الكوبريين اللذين كانت مصلحة الطرق تريد إقامتهما عند البغدادى وسيدى شطا

أما باقى البحيرة فتغذى بمياه النيـل عن طريق هويس العنانية الذى إشترته مصلحة مصائد الاسماك من شركة المنزلة فى سنة ١٩٢٦

ومشروع المؤلف سيزيد موارد البحيرة من مياه النيـل وذلك عن طريق الهويس المقترح إنشاءه بين القنال الملاحى والنيل عند عزب طبل بالنقطة ط (رسم رقم ٥)

وأيضا عن طريق الفتحة المقترح عملها عنـد بلدة العادليـة بالنقطة ه على النيل وهذه الفتحة فى موقع أنسب لتغذية البحيرة من أى نقطة أخرى بالمياه العذبة وهى تحقق طلباً كان يرغب فى تنفيذه قسم أبحاث المصايد

أما عن العامل الثانى وهو ضبط مياه البحر من أن تتدفق الى البحيرة فتذهب بعـذوبتها فان الأمر يدفعنا بشأنه لدراسة حالة الفتحات بين البحيرة والبحر فى الماضى وحالتها الآن وتجد ذلك مشروحا شرحا وافيا فى الفصل الثالث بالصفحات ٥٦ إلى ٦٠، فتعلم أن ساكن الجنان محمد على باشا الـكبير ، لما أن رأى تدفق الميـاه المالحة على البحيرة وما يترتب على ذلك من فسـاد شواطئهـا وموت الحشـائش والاعشاب التى ترعاها المواشى وتتغذى بها الاسماك ، أمر بسد فتحة أشتوم الديبة فلم يبق من الفتحات منذ ذلك الحين سوى فتحة اشتوم الجميل وهـذه الفتحة التى كانت سعتها أقل من ١٠٠ متر فى سنة ١٨٨٦ أخذت فى الاتساع سنة بعد سنة إلى أن أصبحت سعتها سنة ١٩٣٢ (١٣٠٠ متراً)

وبالتبعية لذلك زادت كميات المياه المالحة تدفقا الى البحيرة وأصبحت أضعافا مضاعفة لما كانت عليه سنة ١٨٨٦

وقد فطن الصيادون قديما لأهمية ضبط مياه البحر وصدها عن التدفق إلى البحيرة فقد كانوا يقومون بسد فتحة بوغاز أشتوم الجميل على ماهو ظاهر بالرسم (رقم ٦) المنقول عن خريطة الحملة الفرنساوية للقطر المصرى سنة ١٧٩٨ — ١٨٠١

ولو ترك الصيادون احرارا منذ ذلك الحين لحالوا بكل الوسائل دون تدفق المياه المالحة واتساع البوغاز فقد كتب جناب مفتش رى قسم زفتى فى سنة ١٩١٦ خطابا — (ملف ١٠/٤/٥٤) ذكر فيه : « أنه شاهد الصيادين يحاولون فى بعض الأوقات تضييق فتحة أشتوم الجميل وإن يكن مجهودهم قليل الأثر »

ذكر مفتش الرى هذا على اعتبار أنه مخالفة تجاوز عن اتخاذ اجراءآت بشأنها فقط نظرا لضآلة المجهود وضعف الأثر الناتج عنه .

فالصيادون فيما مضى كانوا يدبرون أمورهم ويعرفون صالحهم ويباشرون شؤونهم بحسب اختبارات اسلافهم ، ولكنهم لما حرموا من هذا فقدوا الخبرة التى كانت لأجدادهم وأصبحوا يتخبطون فى الأمر وزاد فى تخبطهم هذا تدرج البحيرة فى الامحال سنة بعد أخرى تبعا لزيادة عرض الأشتوم وتصاعد ملوحة مائها وموت حشائشها ، فمنذ ثلاثين سنة أو أكثر تكاتفت مصلحة الرى ومصلحة السواحل (ولم يكن قسم أبحاث الاسماك قد أنشىء بعد) على ترك بوغاز أشتوم الجميل تفعل به الطبيعة ماتشاء بل والعمل على توسيعه بما أدى الى طغيان مياه البحر على البحيرة ، مع أنه لو ضبطت مياه البحر لكان ذلك أوفق لحاجة المصائد وأنفع من حيث الرى

والصرف لشواطىء البحيرة، لأن ازدياد ملوحة المياه تجعل تلك الشواطىء كما لو كانت على ساحل البحر الملح تماما فتفسد تربتها بالاملاح بينما يكون الامر بالعكس اذا كانت مياه البحيرة عذبة، فان شواطئها تخلو من الاملاح وتصبح صالحة للزراعة شأن شواطىء جميع البحيرات الحلوة

وهناك طريقة واحدة لمنع طغيان مياه البحر على البحيرة وهى أن يكون مصب البحيرة عبارة عن قنطرة حجز تفتح وتقفل بالقدر اللازم الذى تتطلبه الحال فى مختلف الشهور

امحال بحيرة المنزلة ومرض الهيتروفيس

ان امحال البحيرة من الاسماك وضجيج الصيادين بالشكوى واندفاعهم فى طلب الرزق الى صيد صغار الاسماك بتضييق عيون الشباك، كل هذا يرجع لما أصاب بوغاز أشتوم الجميل من الاتساع سنة بعد أخرى، وبالتبعية لذلك ارتفاع درجة الملوحة بمياه البحيرة بما أدى لانعدام الحشائش التى تتغذى عليها الاسماك وجعل كبارها تسطو على صغارها بدافع الجوع — فضلا عن عدم اهتداء الزريعة (البطموش) الى مدخل البحيرة نظرا لضعف التيار من البحيرة وعدم عذوبته

ولم يقف الضرر من جراء ارتفاع ملوحة المياه عند هذا الحد بل ان مرض ديدان الهيتروفيس انتشر انتشارا مريعا بالبحيرة حتى أن ٩٩٪ من لاسماك من فصيلة البورى والطوبار والجران التى قام بفحصها حضرة الاستاذ

الدكتور محمد خليـل عبد الخالق [١] فى حلقة غيط النصارى وجدت مصابة بهذا المرض الذى ينتقل من السمك الى الانسان

وهـذه الديدان الطفيلية ثويها الأول القوقعة المعروفة باسم (Pirenella Conica) وثويها الثانى الأسمـاك ومضيفها النهائى الانسان والكلاب والقطط

وهذا المرض يصيب الانسان بمغص أليم فى الامعاء وإسهال شديد يكون مصحوبا فى الحالات الشديدة بافرازات دموية

ولما كنت مهتما بكل ماله علاقة ببحـيرة المنزلة فقد اتصلت [٢] بصديقى الدكتور وسألته هل هذه القوقعة التى اكتشف أنها الثوى الأول لديدان ال (Heterophyes) من قواقع المياه المالحة أم العذبة ودرجة حساسيتها والتثبت من درجة العذوبة التى لاتستطيع هذه القواقع الحياة معها

وقد سرنى أن علمت من حضرته أن هذه القوقعـة من قواقع المياه المالحة أى إن إحلاء مياه البحيرة يؤدى الى قتلها وتمام إبادتها

وبديهى أن انتشار هذا المرض بالأسماك يجعلها هزيلة وينفر الناس من تعاطيها بما يعود على الصيادين بخسارة كبيرة

فاحلاء مياه البحيرة إذاً أمر تستدعيـه الصحة العامة وجعل الأسماك غذاء طيبا صالحا لايترتب على تناوله إصابة الانسان بذلك المرض ومايصحبه من آلام

---

(١) راجع المحاضرة التى ألقاها حضرته فى حفلة افتتاح المؤتمر السنوى السابع للجمعية الطبية المصرية بالاقصر ١٦ — ١٧ يناير سنة ١٩٣٤

(٢) راجع الملحق رقم ٥

فاقتراحاتى بشأن مصب البحـيرة والعمل على إحلاء مائها ستكون خيرا وبركة من جميع النواحى إنشاء الله

المطلب الثانى

أما المطلب الثانى وهو تنمية الحشائش والأعشاب بالبحيرة لتتغذى عليها الأسماك ولتحتمى فى خلالهـا من مهاجمة أبناء عمومتها من الأسماك الـكاسرة فيكاد يـكون نتيجـة لاحلاء مياه البحـيرة الأمر الذى سيتيسر بامدادها بالمياه العذبة من النيل مدة الفيضان و بمنع تدفق المياه المالحة من البحر للاحتفاظ بعذوبتها

ان صغار البورى بأنواعه كما سبق ذكره تقصد البحـيرة فى طلب السلامة والغذاء وهـذا النوع من الأسماك يعد من آكلى النباتات ولـكن اذا أجدبت البحيرة من مواد الغذاء هذه ، فان الجوع يدفع بكبارها إلى الاقتيات بصغارها ، فتمحل البحيرة تدريجياً وهو ما وصلت اليه حالتها فى المدة الأخيرة

ونمو النباتات بالبحيرات يرجع لعـدة أسباب أهمهـا ثلاثة : الأول عدم زيادة عمق المياه حتى تصل أشعة الشمس إلى قاع البحيرة لتنشيط النمو. وقد يلجأون فى بعض الأحيان لبذر تقاوى الحشائش مساعدة للطبيعة . وثانيها عدم هبوط درجة حرارة الجو الى الحد الذى تموت معه الحشائش، وهذان السببان متوفران ببحيرة المنزلة بطبيعة مناخ القطر المصرى ، فلم يبق الا السبب الثالث وهو العمل على إحلاء مياه البحيرة وهذا سيتوفر أولا بضبط ميـاه البحر من الطغيان أثنـاء الزوابع وفى فترات المـد بأن

يكون لمصب البحيرة قنطرة حجز تفتح وتقفل بالقدر الكافى وثانياً بزيادة ايراد البحيرة من مياه النيل مدة الفيضان وفى أشهر الشتاء عند ما يكون ايراد النيل زائداً عن احتياجات الزراعة

المطلب الثالث

أما عن المطلب الثالث وهو إيجاد اتصال عميق دائم بين البحيرة والبحر لضمان حرية أنواع السمك البورى فى هجرتها الى البحر لوضع بيضها وإتمام عملية التناسل ثم العودة ثانية الى البحيرة وعودة صغارها من الزريعة (البطموش) بعد ذلك للبحيرة فأمر لايمكن تحقيقه الا بايجاد دليل بصفة مصب للبحيرة وبناء قنطرة حجز على ذلك الدهليز أو الدليل ذات سعة مناسبة للتصرف وذات فرش وأجنحة من البناء لحصر المياه والمحافظة على سرعة لائقة تمنع الطمى وتدفع فى طريقها الى البحر ماتجلبه التيارات البحرية من الرمال

ولما كان تصرف البحيرة يبلغ أقصاه فى المدة بين اغسطس ونوفمبر وهى الفترة التى تهجر فيها الاسماك البحيرة الى البحر فان هذه القنطرة سوف تكون مفتوحة عن آخرها فى الشهور الاربعة المذكورة

وعقب ذلك يقفل من عيونها القدر الكافى تبعاً لانخفاض التصرف مع بقاء الفتحة الملاحية ومسطح قطاعها المائى نحو ١٠٠ متر مربع مفتوحة على الدوام وفى كل الاحوال

المطلب الرابع

وأما عن المطلب الرابع وهو وجود تيار من المياه العذبة لجذب صغار البورى وهدايتها الى مدخل البحيرة فظاهر أنه لايمكن تحقيقه الا بجعل مصب البحيرة قنطرة

اذ بالموازنة على هذه القنطرة يمكننا كما سبق شرحه احلاء مياه البحيرة من جهة ومن جهة أخرى إطالة مدة الصرف بحجز المياه العذبة الواردة للبحيرة من مختلف مآخذ التغذية النيلية والمصارف الى أطول مدة ممكنة بدلا من ذهابها كما يحصل الآن دفعة واحدة الى البحر بسبب اتساع بوغاز اشتوم الجميل الزائد كثيراً جداً عن الحد المطلوب

ان خرير المياه العذبة وحده من عيون القنطرة كاف لجذب زريعة البورى (البطموش) كما هو حاصل بالقنطرة الصغيرة التى سعتها متر واحد عند هويس الرسوه على قنال السويس والتى تصرف منها كميات قليلة جداً من المياه العذبة الفائضة عن الترعة الحلوة لمدينة بورسعيد . فان البطموش أو صغار الاسماك تتجمع عند هذا الخرير بكثرة جعلت مصلحة مصائد الاسماك تنقله صناعياً بواسطة جاروف شبكى الى البحيرة

الخلاصة

ان طلبات قسم أبحاث الاسماك والصيادين ظاهرة ومحددة فلم يبق الا أن يتقدم المهندس بايجاد ووضع التصميمات اللازمة للأعمال التى تحقق تلك المطالب والرغبات

وقد استوعبنا هذه الطلبات من كافة نواحيها واهتدينا الى أنه للخير في هـذا الموضوع بابان ، أحدهما زيادة المياه المنصبة من النيـل الى البحيرة وثانيهما ضبط مياه البحر الملح من التدفق الى البحيرة مع بقاء اتصال دائم عميق بينهما

وقد بينا بجـلاء كيف أن جميع المطالب لا يمكن تحقيقها الا اذا كان مصب البحيرة قنطرة ذات فتحات تتناسب مع كميات المياه اللازم صرفها إلى البحر

أن القنال الملاحى الذى سيخترق البحيرة من الشرق الى الغرب سيكون قاعدة لأعمال الصـيد بالبحيرة وسيهيء للصيادين بصلاحيتـه للملاحة وبالجسرين اللذين الى جانبيه الوسائل السريعـة الضرورية لنقل صيدهم الى مراكز البيع والتصريف

إن بحيرة المنزلة ومسطحها ٤١٠ آلاف فدان ومحصولها من السمك بلغ أقصى مداه للفدان الواحد ٤٠ كيلو من السمك يمكن أن يصل (قياسا على ماحصل ببحيرة ادكو) عام ١٩٢٨ لاعطاء ٢٢٥ كيلو للفدان الواحد فى السنة فاذا حسبنا ثمن الـكيلو قرشـين فقط « توريد الحلقة » فان مايغله الفدان يساوى أربعـة جنيهات ونصف وإذ ذاك يتحقق ما قالته مصلحة مصايد الاسماك من أن حفظ هذه البحيرات وتخصيصها للصيد أكسب للأمة والخزينة من تجفيفها ومحاولة زراعتها

وهذا فضلا عن توفير المبالغ العظيمة اللازمة لعملية التجفيف وإنشاء الترع والمصارف وإقامة طلمبات الصرف

إن المصائد الحالية بجميع البحيرات ماعدا بحيرة ادكو أصابها ماأصاب بحيرة المنزلة ، والبلاد تستورد سنويا من الخارج من الأسماك والحاصلات المائية ما بلغت قيمته نحو ٣١٥ الف جنيه ، فاصلاح المصائد وتحسينها ـ وقد اهتدينا لوسائل هذا الاصلاح — لا توفر على البلد هذه القيمة فحسب بل تمكن القطر من أن يصدر الى الخارج ماتفوق قيمته أضعاف قيمة الواردات الحالية ويصبح السمك مصدرا عظيما من مصادر الثروة القومية

إن مصر تصدر بالفعل جانبا من صيدها ، وبحسب إحصاء سنة ١٩٢٨ بلغت قيمة الصادرات ما يأتى : —

				جنيه
أسماك طرية (طازه)	٣٨٢٫٨٣٨	كيلوجرام	قيمتها	٢٦٩٣٤
« مملحة	٩١٫٩٣٢	«	« «	٦٦٤١
	٤٧٤٫٧٧٠			٣٣٫٥٨٤

ومعظم الصادر يوجه الى فلسطين ولتموين المراكب العابرة لقنال السويس ، فليس اذا ببعيد أن تصبح صادرات الصيد رقما غير صغير فى تجارتنا

إن بحيرات القطر المصرى بسبب موقعها واتصالها بالبحر وبسبب اعتدال الجو وعدم تعرض الأسماك للموت بالصقيع ، وعدم بعد غور قاعها وسهولة نمو الحشائش والأعشاب به ، وسهولة الصيد بها تعد بحق مزارع شاسعة منحتها الطبيعة كافة المزايا التى يمكن الحصول عليها لتربية الأسماك فى غير مصر ، إلا بوسائل صناعية وبمصاريف كبيرة

وهل لى بهذه المناسبة أن الفت نظر شركة مصر لصيد الأسماك إلى أن مانرجوه لها من مستقبل باهر يجب أن لاتبحث عنه فى عرض البحار حيث مصاريف الصيدباهظة، وأنها تجد الأمرهينا سهل النوال ببحيرة المنزلة؟

ولا أظن حكومتنا السنية تتأخر عن منحها امتيازا بالصيد فى الركن الشمالى الغربى من البحيرة الذى سيفصله الطريق الى جانبه البحرى

إن الشركة التى كانت تفاوض الحكومة سنة ١٩١٦ لتمنحها امتيازا بانشاء مزرعة لصيد الاسماك فى مامساحته ٤٥٠٠ فدان ببحيرة ادكو كانت تقدر حاصلات السمك من هـذه المساحة بنحو ٣ ملايين كيلو جرام أو مايساوى ٦٧٠ كيلو جراما للفدان الواحد

ولم يكن هـذا التقدير محض تخمين إذ كان على رأس جماعة طالبى الامتياز الخواجه (A. P. Angeletto Dimozanto) من أكثر الناس خبرة بالمصائد المصرية

إن المساحة التى أشير اليها بالركن الشمالى الغربى للبحيرة تبلغ سعتها ٣٥ ألف فدان فاذا فرضنا محصول الفدان ٢٠٠ كيلو جرام فقط فان ماقد تنتجه هذه المساحة للشركة إذا أسعدها الحظ بالحصول على امتياز بها تتجاوز ٧ ملايين كيلو جرام فى العام

صيد الطيور

وكما كانت مياه بحيرة المنزلة تعج بالاسماك بكافة أنواعها فانها كانت بالمثل لاسيما فى فصل الخريف والشتاء وأوائل الربيع يغطى سطحها البط البرى بكافة أنواعه

وقد كنا نشاهد منذ نحو ٢٠ سنة المئات من بائعى البط البرى يطوفون به ويبيعونه حيا فى شوارع مدن الوجه البحرى

والبط بكافة أنواعه وأحسنه مايتغذى على النباتات هو من الطيور الرحالة فاذا ماحل فصل الخريف فى الأصقاع الباردة التى يسكنها هجرها وعبر البحر الابيض المتوسط هربا من برودة الطقس وطلبا للغذاء

وقد كانت اسرابه تحط ببحيرات شمال الدلتا حيث تتغذى على بذور الحشائش النامية بها عند ما كان ماء هذه البحيرات شروبا صالحا لتنمية الحشائش والاعشاب

أما الآن فقد أمحلت هذه البحيرات ولاسيما بحيرة المنزلة من اسراب هذه الطيور التى أصبحت تتابع سيرها جنوبا الى مناطق السدود بأعالى النيل حيث الغذاء وفير

وصار أهالى البلاد المحيطة ببحيرات الدلتا لاينالون منها فائدة اللهم الا التمتع بمنظر جماعاتها محلقة فى سماء مصر الصافية سواء فى طريقها الى تلك الأصقاع الجنوبية أو عودتها منها

فاذا نحن جعلنا ماء البحيرة شروبا فان الحشائش تعود الى النمو والازدهار فتحط عليها اسراب البط للغذاء فنعيد للبحيرة سيرتها الاولى ويصبح صيد البط كما كان فى الماضى موردا من موارد الرزق لبضعة الوف من الاهالى

المراعى

وقد تقدم بنا القول إلى أن مشروعنا يقضى بضرورة جعل كوبرى بوغاز اشتوم الجميل أو مصب بحيرة المنزلة بالبحر الأبيض المتوسط قنطرة موازنة ذات فتحات تسطيع تصريف كامل ايراد البحيرة من المياه وذات بوابات تمنع مياه البحر الملح من ان تتدفق الى البحيرة فتذهب بعذوبتها

وقلنا انه سيترتب على ذلك نمو الاعشاب والحشائش بالبحيرة وزيادة انتاجها من الاسماك والطيور وغير ذلك من الفوائد

والنتيجة ان ماء البحيرة سيصبح شروبا وأن مايغطى شواطئها الآن من الاملاح ستذيبه المياه سنة بعد أخرى لا سيما عند ما تطفو مياه البحيرة على الاراضى المنبسطة الشاسعة المحيطة بها مدة الفيضان وعند هبوب الرياح

ومن ثم تحلو تربتها ويغطيها الكلاء والحشائش الصالحة لرعى المواشى من جاموس وأبقار

ولما كانت الأراضى المحيطة بالبحيرة والتى تمتد الى جانبها الغربى والقبلى ولا سيما الاخير لا تعلو عن مياه البحيرة الا قليلا فانه سيتلو عذوبة مياه البحيرة عذوبة المياه الجوفية بهذه الاراضى الشاسعة فيستطيع الفلاح ان يحصل من باطن الارض على مياه شروبة تصلح للزرع ونمو الحشائش

وبالتالى أن البحيرة سوف تصبح خزانا من المياه العذبة فيستطيع الاهالى اذ ذاك أن يشقوا جداول قليلة الغور من البحيرة نفسها وسط

الاراضى البور ويستعملون هـذا الماء فى اصلاح هذه الاراضى وزراعتها أو احلالها لتصير مراعيا لمواشيهم

أن النجاح المنتظر كنتيجة لاحلاء مياه بحيرة المنزلة سيتلوه حتما العمل على احـلاء بحيرتى البرلس وادكو وجعل ما يحيط بهما من البرارى والسباخات أرضا ترعاها المواشى والابقار

قد كانت هناك ضجة كبيرة وفزع عظيم عندما طلبت مصلحة خفر السواحل ومصائد الأسماك من مصلحة الرى انشاء وصلة منيل برمبال من الفرع الغربى لتغذية بحيرة البرلس بمياه النيل مدة الفيضان وقد كان الـكل يخشى أن يترتب على ذلك طغيان مياه البحيرة على الاراضى المنزرعة ورفع مياه المصارف

على أننا اذا تدبرنا الامر وامعنا النظر فى النتائج لاتضح لنا أنه أفضل للاراضى المحيطة بالبحيرة أن يرتفع ماؤها العذب الشروب فى فترة الفيضان عن أن يكون ماؤها منحطا عن هذه الاراضى بنحو نصف متر او اكثر قليلا ويكون ملحا اجاجا يتغلغل فى احشاء الاراضى وينفض الملح على سطحها

وأخيراً أنشأنا ترعة منيل برمبال سنة ١٩٢٦ وكان تصرفها من مياه النيل نحو ٤ مليون متراً مكعباً يومياً ولم نسمع شكوى من طغيان مائها بل الأمر جاء بالعكس فان الأراضى البور الكائنة غربى البحيرة غسل الماء العذب ملحها وتحولت من أرض حامضـة ومطابش آسنة إلى تربة حلوة يغطيها الكلأ وترعاها الألوف من الماشية

ان الانسان لايكاد يصدق أن مصر أشهر بلاد العالم فى الزراعة تستورد من الخارج لغذائها العجول والابقار وقطعان الأغنام واللحم المحفوظ والزبدة والمسلى وغير ذلك من مواد الغذاء الحيوانية

وتشتد دهشته عند ما يدرك المبالغ العظيمة التى تدفعها سنويا فى هذا السبيل — مصر ذات التربة الخصبة والجو الصحو والتى يفيض ماء نيلها فى البحر والتى تملك نحو ٢ مليون فدان من الأراضى التى طغى عليها الملح والتى كان يمكن استصلاحها بغمرها بتلك المياه الفائضة فيما بين اغسطس وديسمبر من كل عام — مصر تعتمد فى غذائها هذا على البلاد الأجنبية !

ان الأراضى التى يطلق عليها اسم البرارى والتى تقع حول بحيرات المنزلة والبرلس وادكو والتى تتجاوز مساحتها مليون فدان ونصف كانت فيما مضى حقولا تزرع الحاصلات الشتوية واذا ما حصدت أطلقت عليها المواشى لترعى بها العشب والكلأ الذى ينبت وينمو فى جوها الرطب

منعت مياه النيل التى كانت تنساب مدة الفيضان من البحر الصعيدى وبحر نشرت وبحر فاقوس وغيرها عن هذه الأراضى وضيقت أفمامها أو حولت إلى مصارف بما كانت نتيجته ارتفاع ملوحة الماء بالبحيرات الثلاث وفساد الأراضى المحيطة بها.

انه من غير المتعذر إصلاح هذه الأراضى كمراعى بعمل واحد وهو أن نجدّ فى إحلاء مياه البحيرات ليستمد منها الأهالى المياه اللازمة للاصلاح

اننا اذا قدرنا مساحة البحيرات الثلاث وما حولها من السياحات والأراضى المنخفضة التى تعلوها المياه بنحو مليون فدان فقط فانه يلزمنا

(بعد خصم ٢ ملليمتر للتبخر) ٥٠ مليون متر مكعب يومياً لكى نستطيع رفع منسوبها سنتيمتراً واحداً

أى اننا نستطيع استعمال هذا المقدار الكبير من المياه فى سبيل إحلاء ماء هذه البحيرات وما حولها من الأراضى دون أن تتأثر مناسيبها كثيراً ، ناهيك على ما سبق شرحه من أنه خير للأراضى الزراعية أن تكون المياه التى حولها عذبة بدلا من أن تكون حريفة مالحة

ان مصر استوردت سنة ١٩٢٨ مايأتى :

	جنيه
حيوانات وأغذية حيوانية	١٫٦٥٩٥٤٣
حاصلات حيوانية	٥٦٢٥٢
جلود ومصنوعاتها	٧٤١٥٧٢
المجموع	٢٫٢٥٧٣٦٧

أى أننا ندفع سنوياً نحو اثنين مليون وربعاً من الجنيهات لمشترى الحيوانات والأغذية والمنتجات الحيوانية — بينما الأراضى التى يمكننا تحويلها الى مراعى لتربية المواشى وقطعان الأغنام والمياه اللازمة لها متوفرة فى فترة الفيضان

وسيتوفر لها الماء على مدار السنة اذا نحن حولنا بحيرات المنزلة والبرلس وادكو الى خزانات من المياه العذبة

ومن ثم ينقلب ميزان التجارة الى جانبنا ، فبدل أن تكون الحيوانات والأغذية الحيوانية ومنتجاتها تمثل رقماً كبيراً فى خانة الواردات ، تتضاءل قيمتها تدريجياً الى العدم — بل ربما استطعنا مع الوقت أن نجعل هذه التجارة فى خانة صادراتنا

الملاحات او صناعة ملح الطعام

إن مشروع القنال الملاحى لفتح ميناء دمياط قد هيأ لنا التطرق إلى جملة مشروعات مفيدة وأفسح أمامنا المجال لجملة أمور نافعة فقد رأينا فوائده من حيث تجارتنا مع بلدان الشرق الأدنى وعلاقته بمواصلاتنا البحرية وسككنا الحديدية الخ . . .

كما هدانا الى طرق استثمار بحيرة المنزلة وماحولها من حيث صيد الأسماك والطيور والمراعى وتربية المواشى

ولكننى ما كنت أظن الأمر يتطرق بى الى البحث فى إنشاء الملاحات وصناعة الملح بهذه المنطقة

نعم ان دمياط مشهورة منذ القدم بصناعة الملح وجودة نوعه ولكننى ما كنت أحسب أن هذا المشروع يساعد على ترويج هذه الصناعة

إن شواطىء القطر المصرى بفضل صفاء الجو وانعدام الأمطار معظم السنة من أوفق الأصقاع لصناعة الملح وذلك لأنه يكفى فى هذه الصناعة تحويل مياه البحر الى أحواض وتركها للتبخر ثم جمع الملح بعد ذلك

ثم الأمر بهذه الشواطىء لايحتاج لفحت أحواض لأن معظم الأراضى التى تلى الساحل منخفضة عن منسوب متوسط مياه البحر ويفصلها عنه جسر طبيعى من الرمال

فالأمر فى صناعة الملح لايكلف المشتغل به إلا أن يراقب ملأ هذه المنخفضات ثم حبس الماء عنها فانتظار المدة الكافية للتبخر ثم جمع الملح بعد ذلك

ولهذا فان الملح بمواقع الانتاج ثمنه قليل للغاية ولـكنه مادة ضرورية فى غذاء الانسان بل هو مادة لايمكن الاستغناء عنها

إن مستقبل بحيرة المنزلة كمزرعة للاسماك كما بينا عظيم للغاية ولـكن جو بلادنا تفسد فيه الأسماك فى أقل من أربع وعشرين ساعة فطريقة حفظها هى التمليح أو تحويله فسيخا وهذا يحتاج لـكميات عظيمة من الملح وكذلك صناعة الجبن التى ستنشط بالتبعية لاحلاء مياه البحيرة واتساع المراعى يلزمها غير قليل من الملح

وإذا يجب أن نهىء لهذين الصناعتين ما يلزمهما من هذه المادة المهمة

توريد الملح المصرى لأوروبا

وسنرى الآن أننا لن نهيء هذ الـكمية المحدودة من الملح فقط بل أننا سنعمل الى صناعته بكميات وافرة لتغذية كافة بلاد أوروبا بما يلزمها منه

إن قارة أوروبا تحيط بها البحار من جميع الجهات ولـكن بسبب جوها الغائم الممطر لاتتيسر صناعة الملح بها

وهى تستورد معظم الملح الذى يلزمها من موانىء إفريقيا من جيبوتى ومصوع وتونس والجزائر وبورسعيد

ولـكن بورسعيد تفوق جميع هذه البـلاد لوقوعها على رأس قنال السويس أعظم طريق للملاحة العالمية — فان سفن الدول المختلفة العائدة من بلاد الشرق تستطيع أن تستكمل بها حمولتها من ملح الطعام

بل ان بعض هذه البواخر قد يكون عائداً من الشرق فارغاً بدون

بضاعة وتكون المركب إذ ذاك مثقلة بماء البحر أو الزلط بصفة (صابورة) لتدفع عن المرور بالقنال فية المراكب الفارغة غير المشحونة

فاذا ماوصلت إلى بورسعيد استطاعت تفريغ هذه الصابورة والتخلص من حملها والاستعاضة عنها بما يوازى ثقلها من الملح بخلاف ما إذا جاءت بالملح من جيبوتى أو مصوع فان الباخرة تكون ملزمة بدفع رسوم القنال بفية المراكب المشحونة

فتقديراً لهـذه المزايا تألفت شركة الملح ببورسعيد وأنشأت معملها بالضفة الشرقية لقنال السويس لامداد السفن الذاهبة الى اوربا بما يلزمها من الملح ولتستعيض به عما تحمله من صابورة الماء الذى لا قيمة له

وهذا الملح الذى تصنعه شركة ملاحات بورسعيد تضعه فى الصنادل وتنقله بواسطة قنال صغير الى حيث ترسو السفن بالميناء فترفعه الى عنابرها

الصادر من الملح إن ما تصدره مصر من ملح الطعام لأوروبا بلغ مقداره سنة ١٩٢٧ نحو ربع مليون طن وتبلغ مساحة ملاحات بور سعيد نحو ٧٥٠ فدانا

أما الملاحات التى سيهيئها لنا المشروع فتبلغ مساحتها نحو ٣٠٠٠فدان فهى تستطيع أن تنتج لنا أربعة أضعاف هذه القيمة أو نحو مليون طن سنويا

موقع الملاحات الجديدة (راجع الخريطة رسم رقم ٥)

وتقع هذه الملاحات الجديدة فيما بين الضفة الغربية لأشتوم الجميـل وبوغاز البغدادى ويحدها من قبلى الطريق الزراعية والقنال الملاحى ومن بحرى الجسر الفاصل بين بحيرة المنزلة والبحر

وهـذه المساحة الـكبيرة يمكن تقسيمها الى جملة حياض تغـذى بماء البحر النقى الخالى من الأدران ثم تترك ليتبخر ماؤها

والملح الذى يستخرج منهـا يمكن شحنه بالمراكب والصنادل ونقله هكذا عن طريق قنال دمياط بأرخص الوسائل الى ميناء بورسعيد وشحنه بالبواخر القاصدة القارة الأوروبية

وموقع هذه الملاحات المقترحة يفضل موقع ملاحات بورسعيد لأن الأخيرة تقع بالضفة الشرقيـة للقنال تحت مهب الريح الذى يجلب معـه ذرات دخان البواخر العـابرة للقنال والراسية منها بالمينـاء فضلا عن دخان ورش ومصانع شركة قنال السويس نفسها مما يؤثر على لون الملح وصفائه

بينما الملاحات المقترحة بعيـدة كل البعد عن هذه العوامل وسوف يكون ملحها نقياً خالياً من هذه الشوائب

وإنى لا أترك الفرصة تمر دون أن ألفت النظر إلى أهمية البحث عن موقع بميناء خليج السويس يكون قريباً من الميناء وصالحاً لانشاء ملاحة تمد السفن الآتية من الغرب بدون شحنة ، لتستطيع بالمثل تفريغ صابورتها من مياه البحر وتستعيض عنها بشحنة من ملح الطعام بعد أن تكون قد تجنبت دفع رسوم القنال بغية البواخر المشحونة

وبذا يكون للبواخر الفارغة الذاهبة شرقا ـ لا سيما الى اليابان حيث تتعذر صناعة الملح ـ نفس الفرصة التى لزميلاتها الآتية منه

والبحث عن موقع على خليج السويس تتوفر فيه كل الشروط

اللازمة لنجاح صناعة الملح من حيث نظافة المياه وبعدها عن ذرات الدخان وسهولة رسو المراكب والصنادل به لا يعد أمراً عسيراً

ولعل « شركة مصر لمصائد الأسماك » تهتم بموضوع الملاحات هذا، لعلاقته بأعمالها، والذى سوف يكون له ارتباط وثيق بالصيد ببحيرة المنزلة، فان مستقبل هـذه البحيرة أصبح واضحاً مضمونا ونجاح الشركة نجاحاً كبيراً سيتحقق انشاء الله عند ما تتوفر الأسماك بها

ويجب أن أختم موضوع الملاحات هذا بأن أذكر أن الاهتداء اليه لم يكن من ناحية تلمس فوائد المشروع ، بل جاء نتيجة للتفكير فى وسائل صيانة الجانب البحرى للسكة الزراعيـة من تأثير الأمواج فى حالة ارجاء انشاء القنال الملاحى وعدم وجود مسطاح من الأتربة الزائدة الى جانبـه لحماية الطريق ، فان فى انشاء هـذه الملاحات ما ينفى كل خوف من ناحية تأثير الأمواج

الفصل الثامن

المشروع وعلاقته بشركتى قنال السويس والمنزلة

أما عن شركة قنال السويس فان شأن القنال الملاحى من بور سعيد لدمياط شأن الترعة الاسماعيلية وترعة قناة المنزلة واتصالهما بقنال السويس نفسه بل ان مدخل القنال الملاحى المقترح سيكون هو نفس مدخل قناة المنزلة عند اتصاله بالحوض الداخلى لميناء بور سعيد بالقبوطى

ويكاد يكون من البديهيات أن وصل ميناء بور سعيد بالفرع الشرقى للنيل عند دمياط سيعود على الشركة بالفوائد العظيمة بتحويل شطر غير قليل من تجارة القطر الى طريق ذلك الميناء فتستفيد الشركة بالرسوم التى تدفعها السفن نظير استعمال الميناء أو الرسو بالحوض الداخلى

وفضلا عن ذلك فان تحول المراكب الشراعية عن استعمال قنال السويس فى الوصول الى الترعة الاسماعيلية فى طريقها الى القاهرة واتخاذها قنال دمياط الجديد طريقا لها لهذه الغاية فى بعض شهور السنة أو السنة كلها ، بعد اتمام الوصلات الملاحية التى أشرت اليها تحت عنوان الملاحة الداخلية فى الصحائف ١٠٧ — ١١٠ ، يخلص الشركة من متاعب ، الحركة البطيئة لهذه المراكب أثناء سيرها بقنال السويس وتعارضها مع حركة السفن الكبيرة

كما أن انشاء الطريق يجعل مدينة بورسعيد على بعد ساعة أو أكثر قليلا من أراضى الريف الخصبة فيزداد بها العمران ويسهل امداد المدينة والسفن

العابرة للقنال بالخضروات ومواد الغذاء الطازجة ـ ناهيك بالفوائد الصحية التى تعود على مدينة بور سعيد بتجفيف نحو ٣٠٠٠ فدان وهى المساحة التى سيشطرها القنال الملاحى من بحيرة المنزلة الى الغرب من حى العرب

أما عن شركة قنال المنزلة فان هذه الشركة أنشئت سنة ١٩٠٤ لتسيير عدد من السفن الرفاصات والبواخر الصغيرة بين غيط النصارى وبلدة المطرية ومدينة بور سعيد ولم تقم الشركة بانشاء قناة بل اكتفت بوضع علامات للدلالة على خط السير وشغلت كراكة فى كحت الأجزاء المرتفعة من قاع البحيرة الى جانب هذه العلامات بما يضمن وجود عمق متر من المياه

ثم أنشأت بعد ذلك هويسا بين النيل وترعة العنانية لوصل البحيرة بمجرى النهر ولكن لسوء موقع هذا الهويس تكدس عليه الطمى ولم يعد صالحا للملاحة

وقد كان مرسى الرفاصات على بحيرة المنزلة غربى حى العرب ولم ينشأ الاتصال بين البحيرة وقنال السويس إلا سنة ١٩١٤

ولكن مع كل هذه المحاولات وبالرغم من المزايا العظيمة التى أباحها لها امتيازها ، من حيث التحكم فى كافة وسائل النقل الميكانيكية داخل البحيرة وفرض الرسوم على القوارب التى تستعمل أهوستها وأرصفتها ، فان أعمال الشركة لم تكن ناجحة

أما مدة امتياز هذه الشركة فأربعون سنة تبتدىء من يناير سنة ١٩٠٧ على أن المادة العاشرة من العقد تبيح للحكومة الحق فى أى وقت

بعـد السنة العشرين أى سنة ١٩٢٧ فى إلغاء هـذا الامتياز ومشترى كافة ممتلكات الشركة من منقول وغير منقول ونص هـذه المادة مترجماً عن الأصل الانكليزى ما يأتى : —

المادة العاشرة (الجديدة)

ان الامتياز الحالى الممنوح للشركة هو لمدة ٤٠ سنة تبتدىء من اليوم الذى تقوم فيه أول باخرة بالخدمة فى البحيرة على أن لايتأخر ذلك اليوم عن أول يناير سنة ١٩٠٧

وفى مدة هذا الامتياز لايجوز للحكومة أن تمنح لأى شركة أو فرد مهما كان أى ترخيص بتسيير أى نوع من المراكب التى تجرى بالبخار أو الكهرباء أو الزيت أو الكحول أو الهواء المضغوط ببحيرة المنزلة

بعد السنة العشرين للامتياز يكون للحكومة فى أى وقت الحق فى شراء هذا الامتياز بعد أن تكون قد أعلنت الشركة قبل ذلك بسنة

ولتقدير قيمة ثمن الشراء يؤخذ متوسط صافى الايراد لأحسن خمس سنين من السبع السنوات السابقة لسنة الشراء

وهذا المتوسط زائد المقدر سنويا للاستهلاك يحسب منه رأس المال باعتبار ٤½ فى المائة لعدد السنين الباقية على انتهاء مدة الامتياز

والقيمة المقدرة على هـذه القاعدة تقوم الحكومة بدفعها فى ظرف ثلاثة أشهر بعد تحرير عقد البيع

وبدفع هـذه القيمة تتحرر الحكومة من كافة حقوق أصحاب الامتياز وتتمتع فى الحال بكافة الاعمال المختلفة وتصبح مالكة لجميع

البواخر والقوارب والجرارات والرفاصات وكذلك جميع المهمات الثابتة والعائمة والمبانى والجراجات والمحطات والأثاث والآلات وملحقاتها »

« وأيضاً جميع الأراضى التى حصلت عليها الشركة أو سبق نزع ملكيتها على حسابها، وفى كلمة، جميع المنقول وغير المنقول من العقار بدون أى استثناء أو تحفظ »

* * *

ولما كانت أعمال الشركة المذكورة غير ناجحة وهى لم تدفع فوائد عن أسهم التأسيس وقد نزلت قيمتها من ١ جنيه الى بضعة قروش ولم يسبق لها أن دفعت أى جعل للحكومة منذ منح الامتياز الى الآن ، فان استعمال الحكومة الحق الذى تخوله إياها المادة العاشرة بادية الذكر هو لصالح الشركة وللمصلحة العامة

نعم للمصلحة العامة لأننا بذلك نطلق قوارب الأهالى من الرسوم التى يدفعونها للشركة نظير عبورهم للهويس الذى أقامته فى سنة ١٩١٤ بين قنال السويس والبحيرة عند القبوطى

أما هويس العنانية الذى أنشأته الشركة سنة ١٩١٠ فقد اشترته الحكومة سنة ١٩٢٥ نظير مبلغ ٤٠٠٠ جنيه

فتسوية المسألة مع شركة قناة المنزلة سهلة لأن ما ستدفعه الحكومة تعويضاً هو فقط ثمن باقى ممتلكات الشركة وليس أكثر من ذلك

ولما كانت شركة قناة المنزلة وهى المعروفة الآن باسم (شركة قنال

المنزلة والملاحة) ليست أعمالهـا قاصرة على النقـل ببحيرة المنزلة بل هى شركة عامة للتخايص على البضائع والنقل المائى فى كافة أنحاء القطر ، لا سيما فيما بين بورسعيد والقاهرة ، فان مشروع القنال الملاحى بين بورسعيد ودمياط يوسع دائرة أعمالها و يعود عليها بالربح الوفير

ويجد حضرة القارىء بالملحق السادس النص الفرنسوى لعقد امتياز هذه الشركة

الفصل التاسع

الاعتراضات على المشروع

لما تقدمت بمشروعى عن فتح ميناء دمياط كنت على ثقة من قبول وزارة المواصلات لذلك المشروع لبساطته المتناهية وتحققت لدى هذه الثقة لما أن شرحت المشروع لحضرة صاحب العزة محمود بك شاكر وكيل المواصلات فى شهر اكتوبر سنة ١٩٣٢ ، ولا غرو فلعزته يرجع الكثير من الفضل فى الاهتمام بمشروع فتح بوغاز دمياط وتكليف اللجنة الفنية العالية بدراسته فى سنة ١٩٢٦

فاذا أنا وفقت لايجاد حل لذلك المشروع فانما هذا التوفيق يكون لتحقيق رغبة حكومة جلالة الملك بفتح ذلك الميناء القديم

ولكنى ما كدت أتقدم بمشروعى هذا حتى هوجم مهاجمة عنيفة من المصالح التابعة لوزارة المواصلات

وقد اغتبطت كثيراً باهتمام الحكومة بالموضوع وتقرير مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٩ اكتوبر سنة ١٩٣٢ بتعيين لجنة من كبار المهندسين المصريين لدراسته ، وكان اغتباطى أعظم لاهتمام حضرات مهندسى مصالح وزارة المواصلات بالموضوع ، اعتقادا منى ان اهتمامهم موجه الى جوهر المسألة ومساعدة زميل لهم فى استكمال الحل لمعضلة هندسية لم يوفق لحلها بعض الخبراء من المهندسين الأجانب

ولـكن مع الأسف جاءت التقارير التى قدمت انتقادا للمشروع بعيدة كل البعد عن محل البحث وهو :

« هل بانشاء مجرى ملاحى بالـكراكات عبر بحيرة المنزلة بين ميناء بورسعيد والفرع الشرقى للنيل ينتج فتح ميناء دمياط وسكة زراعيـة بين المدينتين ؟ »

وقد أدلـكم على الروح التى قوبل بها المشروع فاذكر أن مصلحة الطرق كانت تصميماتها متجهة الى فـكرة تشغيل الطريق باليد واستعمال الـكراكات فقط فى ردم الفجوات التى بين الجزر وفعلا :

فى ١٦ يوليه سنة ١٩٣٢ — حررت وزارة المواصـلات خطاباً نمرة ٣١ — ٥ — ١٨٤ لشركة قنال السويس لاعداد الـكراكتين اللتين وعدت بمنحهما للمساعدة فى انشاء الطريق

وفى ٩ اغسطس سنة ١٩٣٢ـ كتبت مصلحة الطرق للوزارة خطاباً نمرة ٢٣ — ١٤٦ — ١ لتستعجل الشركة فى تجهيز الـكراكتين

وفى ٢٢ اغسطس سنة ١٩٣٢ — كتبت وزارة المواصلات خطاباً للشركة بما تقدم

وفى ١٦ سبتمبر سنة ١٩٣٢ — ردت شركة القنال بخطابها T ٣٨٠ بأن الـكراكتين جاهزتان وستسلمان لمندوب الحكومة مع أجزاء التغيير والملحقات وانهما منحة من الشركة لتكونا ملـكا للحكومة

ولـكن وجهة النظر بعد ذلك تغيرت !

ففى ٢ أكتوبر سنة ١٩٣٢ — شرحت مشروعى لحضرة صاحب العزة محمود بك شاكر وكيل وزارة المواصلات بحضور حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى

وفى ١٠ أكتوبر سنة ١٩٣٢ — أرسلت لوزارة المواصلات مذكرة بتفاصيل المشروع معارضا تصميمات مصلحة الطرق ومبينا اخطاء فكرة تشغيل الطريق باليد

فمصلحة الطرق إذاً قد علمت بتفاصيل مشروعى وأنه يرمى إلى تشغيل الطريق جميعه بالكراكات لينتج عن ذلك قناة ملاحية تكون نواة لقنال ملاحى عظيم يصل فيما بين قنال السويس والفرع الشرقى للنيل ويحقق الرغبة العظيمة بفتح ميناء دمياط

فماذا فعلت مصلحة الطرق ؟

إنها فى ١٨ أكتوبر سنة ١٩٣٢ — بادرت بتحرير خطابها رقم ٢٣/١٤٦/١ لوزارة المواصلات طالبة مخابرة شركة قنال السويس بأنها فى غنى عن الكراكتين الموعود بمنحهما للحكومة

وفى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٣٢ — صدر قرار مجلس الوزراء بتشكيل لجنة فنية لدراسة مشروعى

ولكن فى ٣ نوفمبر سنة ١٩٣٢ — كتبت وزارة المواصلات خطابا رقم ٣١/٥/١٨٤ تخطر الشركة بالاستغناء عن الكراكات

ولست أود أن أعلق بشىء على ماتقدم فالمسألة ظاهرة لاتحتاج الى بيان

على أننى قبل أن أسرد التقارير والاعتراضات التى قدمت للجنة عن المشروع أود أن ألفت النظر إلى أن اللجنة اعتبرت تلك التقارير سرية ، وأصدرت تقريرها التمهيدى عن المشروع بتاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٣٢ دون أن يتاح لصاحب المشروع الاطلاع على شىء منها ، أو على الاعتراضات التى قدمت لها كتابة أو شفاها أثناء دراستها للموضوع ، كما يتضح ذلك من الخطاب الذى حررته بتاريخ ١٧ ديسمبر سنة ١٩٣٢ لحضرة صاحب المعالى رئيس اللجنة

بينما من جانبى فانى وزعت نسخا من مشروعى لجميع من يهمهم الأمر من حضرات موظفى وزارة المواصلات وحضرات مدير عام مصلحة الطرق والكبارى ووكيلها ومفتش الكبارى وكبير مهندسى مصلحة الموانى والمنائر ووكيله وغيرهم من حضرات كبار الموظفين المصريين

أما وقد حصلت أخيرا على صور من تلك التقارير فانى أستعرضها فيما يلى معقبا بالرد على كل فقرة منها

اعتراضات مصلحة الطرق والكبارى[1]

تقرير حضرة المحترم مفتش الكبارى

الاعتراض الأول — قال حضرته

« أوصى حضرة المهندس أحمد راغب بعمل قنال ملاحى ذى حجم مناسب لتعويم المراكب التى غاطسها مترين ونصف . وبهذه الطريقة تدخل المراكب من البحر فى بور سعيد إلى المجرى الملاحى إلى دمياط حيث تفرغ الواردات

وهذه الواردات إما أن تصدر إلى داخل البلاد بالسكة الحديد حيث ان النيل غير ملاحى فى أغلب مدة السنة وإما أن تكون لمدينة دمياط نفسها

ففى الحالة الأولى ليس من الحكمة أن ترسو المراكب بميناء بورسعيد ثم ترحل إلى دمياط وبعدها ترسل الواردات بالسكة الحديد إلى داخل القطر بل الواجب تصديرها من بورسعيد مباشرة . وفى الحالة الثانية فمن الأصوب أن ترسل البضائع من بورسعيد إلى دمياط باللوريات على الطريق الزراعى فى زمن أقل من ساعة حيث أن طول الطريق حوالى ٤٥ كيلو متر »

الرد : إن القنال الملاحى الذى تشير اليه مصلحة الطرق هو المجرى الذى ينتج عن تكوين جسر السكة فأنا لم أقصد بمشروعى إلى الغاء إنشاء الطريق بل أننى أرمى إلى إعطاء مدينتى بورسعيد ودمياط منحتين بعمل واحد المنحة الأولى إنشاء السكة الزراعية والمنحة الثانية ترعة ملاحية تجرى محاذية الى جانبها وذلك بدون مصاريف إضافية

---

(١) راجع الملحق رقم ٧

فليس هناك إذاً خلاف بينى و بين مصلحة الطرق على إنشاء الطريق نفسه بل بالعكس قد أرشدتها إلى طريقة الانشاء وتقليل تكاليف العمل

الاعتراض الثانى — قال حضرته

«علاوة على ذلك فان تحديد المترين ونصف بغاطس المراكب جعل الملاحة فى المجرى المقترح مقتصرة على المراكب الخفيفة المسطحة القاع والرفاصات والمراكب الشراعية وما يماثلها وهذا النوع من المراكب معد لتوريد الفواكه والأخشاب ومايشابهها من البضائع . ففى حالة الفواكه أذكر أن الزمن عامل مهم ويجب تصديرها مباشرة بالسكة الحديد من بورسعيد إلى داخل القطر خوفا من تلفها وأما الأخشاب وماشابهها فليس للمجرى الملاحى المقترح أى امتياز عن ترعة الاسماعيلية خصوصا مايراد توريده إلى الشرقية والقاهرة والوجه القبلى ولأن النيل عند دمياط غير ملاحى . وإن كان هذا النوع من البضائع . لمدينة دمياط نفسها فان الاهالى أعدت نفسها على ممر الزمن لاستلام الفواكه بواسطة فلايك ولنشات خفيفة ومراكب شراعية من خارج البوغاز بدمياط إلى المدينة نفسها وكذلك الاخشاب فانها تعوم وتسحب الى المدينة »

الرد — ليس هناك فى الحقيقة رد على هذه الاعتراضات بعد أن علم أننى لاأخالف مصلحة الطرق فى وجود الطريق ولكننى أسألها ماوجه الضرر فى وجود مجرى ملاحى إلى جانب السكة تستعمله السفن التى تفضل الذهاب إلى ميناء دمياط رأسا لتتفادى رسم الاقامة بميناء بورسعيد نفسها ولتتفادى أجرة نقل البضائع باللوريات

ولتتفادى فرق تكاليف النقـل بالسكة الحديد فان دمياط أقرب بطريق السكة الحديد لمعظم بلدان القطر المصرى عن بورسعيد (راجع رسم رقم ١٠)

ثم لتتفادى رسوم قنال السويس لمسافة ٧٥ كيلو متر اذا هى قصدت الترعة الاسماعيلية

الاعتراض الثالث — قال حضرته

«فيما تقدم يتضح أن مشروع حضرة المهندس أحمـد راغب ليس له فائدة كبيرة وإن سلمنا جدلا بصحـة مشروعه فان الواردات لدمياط ستكون مقتصرة على نوع البضائع السابقة الذكر ولايصح مطلقا ذكر العنوان الخلاب وهو (جعل دمياط ميناء ملاحى)

الرد — لا أدرى أولا السبب فى ذهاب مصلحة الطرق إلى عدم الفائدة من مشروع القنال الملاحى بين بورسعيـد ودمياط وذلك لأن (الواردات لدمياط ستكون مقتصرة على نوع البضائع السابقـة الذكر) أى الفواكه والأخشاب وغيرها من محصولات بلدان الشرق الأدنى وثانياً ألفت النظر إلى أنى لم أحدد عمق مياه القناة الملاحية بمترين ونصف إلا لتكوين الطريق فقط ، على أن يكون هذا المجرى نواة لقنال ملاحى عظيم يبلغ عمق المياه به بصفة مبـدئية ستة أمتار ويكون صالحاً لمرور السفن البخارية التى حمولتها ٢٠٠٠ طن أو أكثر

الاعتراض الرابع — قال حضرته

« اقترح حضرة المهندس احمد راغب أن ينشأ الطريق جميعه بالكرا كة

من الأتربة المستخرجة من حفر القنال الملاحى . وذكر حضرته أن الأتربة المستخرجة من قاع البحيرة سوداء وصالحة للمرور بمجرد تسويتها . مع أننا اختبرنا طبيعة الأرض فى نقط مختلفة بعمق عشرين متراً تحت القاع فوجدنا أن الجزء العلوى بعمق خمسة أمتار هو عبارة عن أرض طينية زئبقية تتفكك بمجرد التماسها بالماء وتنزلق تدريجياً الى أن تتساوى بالقاع . فلا يمكن بقاء هذا الجسر إلا اذا حصرناه داخل تكسية متينة أو حوائط ساندة ذات صبغة مستديمة »

الرد — قد ثبت من فحص عينات الأتربة التى أخذت من قاع البحيرة بواسطة مصلحة الطرق أنها طينية رملية شديدة التماسك ، وقد اقتنعت اللجنة التى قامت بدراسة المشروع بصحة ما ذهبت اليه من ضرورة تكوين جسر السكة الزراعية بالكراكات ومن قاع البحيرة

كما قام قسم الجيولوجيا بتحليل عينات طبقات الأرض تحت قاع البحيرة فأثبت عكس ما ذهبت اليه مصلحة الطرق ونتيجة هذا التحليل مفصلة بالملحق (رقم ١٢)

تقرير صاحب العزة وكيل مصلحة الطرق والكبارى[١]

الاعتراض — قال حضرته :

« من الوجهة الفنية — إن حالة مدينة دمياط وما يرجى لها من مستقبل لا تبرران إنشاء مجرى ملاحى خاص يوصلها ببورسعيد ومع ذلك إذا سلمنا جدلا بأنه من الضرورى انشاؤه فان مشروع المهندس احمد راغب لا يحقق الفائدة المرجوة منه لأنه جعل نقطة الاتصال بين المجرى والنيل عند بلدة الرطمة الواقعة بحرى دمياط بمقدار ثمانية كيلومترات فيكون المجرى الملاحى غير متصل بداخلية القطر إلا فى أشهر الفيضان فقط أى خمسة أشهر فى السنة تقريباً لأن السد المعتاد اقامته سنويا بمعرفة مصلحة الرى قبلى مدينة دمياط على مجرى النيل يمنع اتصال المجرى الملاحى بداخلية القطر من شهر يناير الى اغسطس فى كل سنة مع أنه كان الواجب جعلها عند هويس العنانية الذى اشترته الحكومة أخيراً من شركة بحيرة المنزلة وهو هويس كبير يبلغ طوله ١٢٠ متر وعرضه ٩٫٢٠ أمتار ويصلح لهذا الغرض أما الاقتصار على توصيل بورسعيد بدمياط فقط دون داخلية القطر فانه يخالف المبادىء الاقتصادية التى تحتم تخفيض مصاريف نقل الصادرات والواردات الى أدنى حد بتقليل عدد مرات الشحن والتفريغ فى الطريق »

الرد — ورداً على هذا ألفت النظر الى أن المشروع الذى تقدمت به جعلته على سبيل المقارنة والمضارعة مع مشروع اللجنة الفنية لفتح بوغاز دمياط وهؤلاء الخبراء كان مشروعهم قاصراً على فتح البوغاز لوصول السفن

---

(١) راجع الملحق رقم ٨

البخارية الى بلدة دمياط نفسها وهو ما ذهبت اليه تماما فى مشروعى بانشاء قنال ملاحى بين ميناء بور سعيد والفرع الشرقى للنيل لتأدية نفس الغرض، بدلا من المحاولة غير المجدية لفتح بوغاز النيل، أى ان الفكرة واحدة وهى استطاعة السفن الوصول لمياه النيل بحرى دمياط حيث مياه النهر عميقة

أما عن علاقة المشروع بالملاحة الداخلية وإمكان وصول السفن الى النيل عن طريق هويس العنانية حيث عمق المياه لا يصلح الا للسفن الشراعية فمسألة أوجدت لها الحل المناسب بانشاء الوصلة ا ب ج ه الى الهويس المذكور وفتحة أخرى تنشأ بالنقطة ه (راجع رسم رقم ٥ والصفحات ١٠٧ الى ١١٠)

وقد تناول حضرة وكيل مصلحة الطرق والكبارى بعض نقط أخرى خاصة بامتياز شركة المنزلة، وبديهى أن مثل هذه النقط القانونية خارجة عن اختصاص المهندسين، ومجال بحثها بأقسام قضايا الحكومة . على أنى أفردت لها فصلا خاصاً فى هذا الكتاب

وقد فات حضرة الزميل مسائل مهمة باقتراحه جعل مدخل القنال عند هويس العنانية منها :

أولا) اننا سنكون بعيدين عن سكة حديد الحكومة بالبر الغربى للنيل

ثانياً) عدم وجود المكان الملائم لتخزين البترول وصناعته ووسائل نقله بالسكة الحديد

ثالثاً) بسبب السد سنحرم رجال البحر وأصحاب السفن الشراعية الذين يقومون الآن بحركة النقل بمياه دمياط من الاستفادة بالمشروع، لأن هؤلاء يسكنون بعزبة البرج وغيرها من البلاد الواقعة بين مدينة دمياط والبوغاز، وصناعتهم الملاحة والصيد وبناء السفن، أما قبلي العنانية فان الأهالى لا يشتغلون بغير الفلاحة

فواحد من هذه الأسباب كاف لصرف النظر عما يقترحه حضرته

اعتراضات مصلحة الموانى والمنائر المصرية

التقرير الأول لحضرة باشمهندس مصلحة الموانى والمنائر [(١)]

لا يسعنى قبل البدء بذكر شىء عن هذا التقرير إلا أن أبادر بشكر حضرته على اللهجة التى حرر بها تقريره واعتقد لو انه اطلع على مشروعى بأكمله أو لو أنه تمكن من مشافهتى فى الموضوع لكان اتفاقنا تاماً على كثير من النقط ، ولم يكن الأمر ليكلفنى أكثر من أن أدل حضرته الى الصفحة التى يجد فيها أكثر الاقتراحات التى أشار بها

وسأخص فيما يأتى النقط التى تناولها حضرته فى تقريره والتى تقع ضمن اختصاصه ككبير لمهندسى الموانى المصرية

الاعتراض الأول . قال حضرته :

« ان أول شىء يجب عمله هو شكر المهندس احمد راغب على فكرته القيمة والمتاعب التى تكبدها فى بحثه

والواقع أن المشروع قيم ويجب النظر اليه بعين الاعتبار حتى إذ أمكن التحقق من الوصول الى رغبة صاحبه لكان جديراً بالنظر فى أمر تنفيذه

ان العقبة فى جعل بوغاز دمياط مفتوحاً طول السنة هى قلة المياه النيلية التى تمكن من منع التيارات الساحلية من ردم البوغاز بالرمال وهذا ما حدى بالخبراء الى اقتراح المشروع الذى تكلم عنه المهندس احمد راغب

---

(١) راجع الملحق رقم ٩

بايضاح والذى رغم ضخامة تكاليفه يمكن اعتباره غير واف بالغرض لتعرضه لما يتعرض له بوغاز دمياط الحالى من القفل بواسطة الرمال التى تجلبها التيارات الساحلية متى عمل سد دمياط

وقد فكّرت مصلحة الموانى ضمن ابحاثها وقبل الوصول الى فكرة الطريق بين دمياط وبورسعيد فى عمل ترعة ملاحية تمر ببحيرة المنزلة شرقى فرع النيل بقليل ولكن نجاح هذا العمل يتوقف على جعل فم هذه الترعة أمام سد دمياط وعلى ايجاد مياه كافية تصب فى هذه الترعة لتتمكن من حفظ مصبها مفتوحاً طول السنة »

الرد — « ان الفكرة التى يشير إليها حضرته غير متيسرة التنفيذ أولا لأن مدخل القنال يقع شرقى مصب فرع دمياط فيكون أشد تعرضاً للردم بالرمال والطمى الذى تحركه التيارات الشمالية الغربية وثانياً لاستحالة امدادها بالمياه الكافية لاحداث تيار يحول دون تجمع تلك الرمال فان السد الذى تقيمه مصلحة الرى سنوياً على النهر هو لتدبير المياه للرى وعدم تسرب شىء منها الى البحر

الاعتراض الثانى — قال حضرته :

« والآن مع اعتماد الطريق بين دمياط وبورسعيد يزداد هذا العمل متانة وأهمية لو أمكن تنفيذه كما يقترح المهندس احمد راغب الا أن هناك اعتبارات يجب النظر إليها نوردها فى الملاحظات الآتية :

(١) حقيقة يكون من الأوفق جداً لو أمكن عمل الطريق من الطينة السوداء بالطريقة المقترحة ولكن يخشى جداً من أن لايكون نوع

الطينة الموجودة بالبحيرة من النوع المطلوب، اذ أن معظمه من (الظبط) ولكن هذه مسألة يمكن التأكد منها .

(٢) أن جعل مدخل القنال الملاحى بالنقطة ط (رسم ٥) يزيد فى كمية رسوب الطمى بمجراه

الرد — انه مذكور بمشروعى أنه سينشأ هويس بالنقطة ط بين النيل والقنال الملاحى ولا يفتح هذا الهويس فى الفترة التى تكون فيها مياه النيل محملة بالطمى ـ فمن أين يدخل الطمى إلى القناة اذاً ؟

الاعتراض الثالث — قال حضرته :

« ان جعل مدخل الترعة عند القبوطى يحتم دخول المراكب فى قنال السويس مما يضطرها إلى دفع ضريبة القنال علاوة على دفع عوائد ميناء بورسعيد وهذه المسألة ربما تغيب على واضع المشروع »

الرد — ان هذه لم تفتنى بالمرة وقد حققتها بشركة قنال السويس فعلمت أن ميناء بورسعيد يمتد الى مدخل الترعة الملاحية بالمنزلة فكل ما تدفعه المراكب للدخول إلى البحيرة هو رسوم المرور بالميناء (Pilotage) وهذه الرسوم أقل من مثلها بميناء الاسكندرية

اقتراحات — ثم قال حضرته :

« ولكن مع ما فى المشروع من عيوب فنية يمكن اعتبار فكرته كأساس صالح للعمل بها فى المستقبل مع التعديلات الآتية :—

أولا — أن لا تتصل الترعة بالنيل مطلقاً حتى لا يدخلها الطمى ويمتنع

عنها الرسوب وينتج عن ذلك أيضاً عـدم الحاجة إلى الهويس والسحارة المقترحين

ثانياً — أن تبدأ الترعة شرقى بلدة دمياط من حوض يصير حفرة فى البحـيرة وتستمر شرقاً بجوار السواحل البحرية حسب التخطيط المعمول إلى أن تصل إلى بوغاز اشتوم الجميل فقط

ثالثاً — أن يلاحظ وجود فتحة ملاحية فى الكوبرى المراد إقامته على البوغاز على شرط أن يصير تصغير فتحة البوغاز إلى القـدر الذى يمكن معه حفظ القاع على منسوب ٥ أمتار تحت الصفر فى مدة التحاريق

وبذلك يمكن للسفن استعمال هذا الطريق الملاحى طول السنة دون الالتجاء إلى النيل أو إلى بورسعيد والقناة مما يرهقها بالضرائب

ولما كانت الترعة مقترحة فى البحـيرة بحيث تتبعها فى مناسيبها فلا موجب لأى أعمـال صناعية . كما أن عمل الحوض فى البحيرة شرقى مدينة دمياط يمكن من عمـل أرصفة وإيجاد مناطق متسعة للمخازن والمصانع . وذلك خلافاً للحالة على النيل »

الرد — ان حضرته لم يذكر تلك العيوب الفنيـة ولكننا نناقش اقتراحات حضرته المبينة عاليه :

فأولا — أن الترعة التى نقترحها لا تتصل بالنيل مباشرة بل بهويس يقفل ويفتح عند الحاجة فلا خوف اذاً من تسرب الطمى إليها

ثانياً — لماذا نحفر حوضاً محدوداً داخل بحيرة المنزلة ولدينا حوض النيل نفسه فيما طوله خمسة عشر كيلو متراً ، وعرضه يتجاوز ٥٠٠ متر وعمقه

يبلغ ١٤ متراً عنـد مدخل القناة المقترحة ولا ينقص عن ستة أمتـار فى كامل هذه المسافة

ثالثاً — ان ما يذكره فى اقتراحه الثالث عن كوبرى أشتوم الجميل فهو ما أشرنا اليه بمشروعنا ، الذى تقدمنا به للجنة حرفا بحرف كما أننا نخالف حضرته فيما يزعمه من تفضيل إنشاء حوض بالبحيرة على استعمال حوض النيل نفسه ، فانه لا يوجد بالبحيرة أراض تصلح لاقامة المخازن والمصانع، بينما الأراضى الى الجانب الأيسر لمجرى النهر رحبة وعظيمة الاتساع

وفضلا عن ذلك فانه لا يمكن مد شريط سكة حديد الحكومة اليها من محطة دمياط ، بدون انشاء كوبرى على النيل لهذا الغرض ونزع ملكية الكثير من الأراضى القيمة

ويشمل تقرير حضرة الزميـل المحترم فيما عدا ما ذكر ملاحظات وأفكاراً أخرى جعلتنى أرجح أن وقته لم يسمح له بالاطلاع على مشروعى كاملا ـ وصح تخمينى هذا بخطاب خاص أرسله الى بهذا الصدد

وثم ظاهرة أذكرها بالثنـاء لحضرة الزميل المحترم فقـد حرص أن يخطرنى بأن مقترحاته ليست فكرة جديدة بل هى (تعديل بسيط لفكرتى الأصلية) .

التقرير الثانى لحضرة باشمهندس مصلحة الموانى والمنائر (١)

قدم حضرته هذا التقرير للجنة بتاريخ ٢٢ نوفمبر سنة ١٩٣٢ وهو لا يتناول مشروعى بأى نقد أو اعتراض، بل اعتراضاته موجهة إلى أن التفكير فى جعل دمياط ميناء من موانى القطر المصرى عمل عقيم ولا فائدة منه، وان دمياط بموقعها لا تصلح لذلك يقول حضرته هذا عن دمياط التى كانت منذ مائة سنة الميناء الأول للديار المصرية

ومعلوم أن البحث فى فتح بوغاز دمياط يرجع الى ماقبل سنة ١٩١٠ ثم جدد سنة ١٩٢٦ واستمر هذا البحث ودرس المشروع الى منتصف سنة ١٩٣٠ واشترك حضرته مع الخبراء الأجانب فى الموضوع بصفته كبيرا لمهندسى المنائر والموانى المصرية ، فكان الأحرى لو يتقدم بأفكاره هذه واعتراضاته للحكومة فى وقتها ليوفر عليها بضع عشرات الوف من الجنيهات، صرفت لهؤلاء الخبراء وكان الأجدر أن يتحف اللجنة المصرية بتقرير سبق أن قدمه للحكومة ناصحا لها بالاقلاع عن هذه الفكرة

ومعلوم أيضاً أن حضرة صاحب العزة محمود بك شاكر كان وكيلا لوزارة المواصلات إذ ذاك ، وكان بعد عضوا باللجنة الأولى ورئيساً للجنة الثانية التى عينتها الحكومة لدراسة مشروعى فليس إذاً من واجبى الدفاع عن فكرة فتح ميناء دمياط ، لأن سعادته كان من أكبر محبذيها، وفى عهد وكالته انتدب الخبراء الأجانب للعمل فاعتراضات حضرة باشمهندس الموانى والمنائر تعنى إذاً وزارة المواصلات ، ولذلك فاننى أعتقد أن سعادته قد دافع عن الموضوع أمام اللجنة

---

(١) راجع الملحق رقم ١٠

ولما كنت أجهل مبلغ دفاع سعادة شاكر بك لأن هذا كان سراً من أسرار المداولة، ولما كنت كسعادته مقتنعاً بأن فتح ميناء دمياط من الأعمال النافعة والتى تتناول الكثير من مرافق القطر بالخير والاسعاد فانى أذكر فيما يلى الاعتراضات التى ذكرها حضرة باشمهندس الموانى والمنائر وردى عليها : —

الاعتراض الأول — قال حضرته :

« إثباتا لما أبديته من البيانات التى طلبتها منى اللجنة عن حالة ميناء دمياط وتجارتها أرسل لكم كشفاً مستخرجا من دفتر الاحصاء مبيناً به عدد السفن التى استعملت الميناء وحمولتها وقيمة التجارة الصادرة منها والواردة اليها ويتضح من هذا الكشف أن متوسط قيمة التجارة بميناء دمياط فى السبع السنوات الماضية بلغ نحو ٧٩٠٠٠ جنيه وان أقصى قيمة كانت نحو ١٠٠,٠٠٠ جنيه

ولو أن قيمة تجارة القطر المصرى بهذه السنوات السبع كانت أعلى بكثير مما كانت عليه قبل الحرب إلا أن الحالة عكسية فيما يختص بميناء دمياط حيث أخذت تجارة الميناء فى النقصان والذنب فى ذلك يقع على سكة حديد فلسطين حيث ان معظم تجارة دمياط كانت ولازالت مع بلاد سوريا وفلسطين »

ســـنة	عدد السفن القادمة والراحلة	حمولتها بالطن
١٩٠٦	١٢٩٥	٩٨٦٤٦
١٩١٤	١٤٠١	٩٧٧٩٢
١٩٢٥	٧٩١	٥٧٥٣٧

الرد — لو أن حضرة الزميل قبل كتابة هـذه النبذة راجع الباب الرابع من لائحة الموانى المصرية صفحة ٩٧ طبعة سـنة ١٩٣٠ لعلم أنه ليس هناك شىء الآن اسمه ميناء دمياط لأن — مدخل النهر مقفول تقريباً بخط ثلاثى من السدود الخطرة تسير موازية للساحل مسافة ميل ونصف وأنه لايوجد بهذه السدود سوى مجرى ضيق متحرك عمقه يتراوح بين ثلاثة وسبعة أقدام وكثيراً ما ينقطع كل اتصـال بالنهر فى فترات متكررة ولمدة أيام . ونص ذلك فى الأصل الانكليزى ما يأتى :

« The River entrance is nearly closed by a treble line of dangerous breakers formed by sand banks running parallel to the shore for a distance of I $\frac{1}{2}$ miles from Gharib Point.

There is a narrow shifting channel, with only 3 to 7 feet in it, but communication with the River is frequently stopped for periods of several days.»

فهل بعد هذا وبعد أن نعلم أن عمق المياه بالبوغاز ينخفض الى ثلاثة أقدام بل كثيراً ما ينعـدم كل اتصال بين البحر والنهر يجوز لنا أن نطلق لفظة ميناء على مدينة دمياط .

ان دمياط كانت ثغراً للقطر المصرى فيما مضى أما الآن فهى بلدة على الفرع الشرقى للنيل لا تتصل بالبحر الا فى فترة الفيضان كغيرها من البلدان الواقعة على فرعى النهر

الاعتراض الثانى — قال حضرته :

« ولقد سئلت عما اذا كان يمكن تخفيف الحالة عن ميناء الاسكندرية بدلا من توسيعها بتوسيع ميناء دمياط وهل لا يمكن بهـذا سحب بعض التجارة من بورسعيد فأجبت بالسلب

يظهر أن هناك التباساً فيما قيل عن الرغبة فى توسيع ميناء الاسكندرية فان هذا تعبير استعمل كثيراً ولكنه فى الواقع خطأ إذ أن ميناء الاسكندرية فى سعتها أكبر مما يحتاجه قطر تجارته ثلاثة أضعاف تجارة القطر المصرى على الأقل ولكن ما ينقص الاسكندرية ليس التوسيع بل بناء الأرصفة فى الميناء لتمكين السفن من تفريغ شحنتها بسرعة فبناء أرصفـة فقط أقل كلفة من عمـل ميناء جديدة وإقامة أرصفـة فيها وذلك بقطع النظر عن الزيادة فى تكاليف الانشاء التى يتطلبها العمل فى دمياط لعدم وجود المواد ناهيك بما تتطلبه طرق المواصلات من سكك حديد وطرق من التعديل والأعمال الجديدة التى تتطلبها تلك الرغبـة فى التحول من ميناء لأخرى وذلك بفرض تساوى المزايا فى طرق المواصلات »

الرد

وجواباً على ما ذكره حضرة الزميل أقرر معه أن ميناء الاسكندرية كبيرة الاتساع ولعل هذا أكبر عيوبها لأن ذلك الاتساع جعل مياهها تتأثر

بهبوب الرياح والعواصف لا سيما فى الجزء الخارجى من الميناء ولا ينقص ميناء الاسكندرية الأرصفة الكافية للشحن والتفريغ كما ذكر حضرته بل ينقصها أيضاً البراح الكافى خلف الأرصفة لتشوين وخزن مختلف البضائع

وينقصها الأماكن التى يمكن أن يؤمن فيها على تخزين البترول والنترات والمواد الملتهبة لأن مبانى مدينة الاسكندرية تكتنف الميناء من جميع نواحيه

أو ليس مشروع الخبراء لتحسين ميناء الاسكندرية لهذه الأسباب ، يقضى بترك متسع الميناء وإنشاء حوض داخلى للبترول يحفر داخل أرض الشاطىء عند المكس

ثم ألم يوافق حضرة الزميل المحترم على مشروع إنشاء حوض البترول ببحيرة مريوط خارج هذه الميناء المتسعة، أو يعلم على الأقل أنه قد تقدم بهذا المشروع خبراء فى أعمال المين

أو ليس كل ذلك دليل على أن إنشاء أرصفة داخل متسع ميناء الاسكندرية عمل كبير التكاليف ولا تتوفر فيه شروط الأمن اللازمة لتخزين هذه المواد الملتهبة

فبناء الأرصفة ليس هو الذى ينقص ميناء الاسكندرية بل عدم وجود البراح اللازم حول أرصفة الميناء نفسها هو العقدة التى لم يسهل حلها للآن

وهذا البراح يوجد بالبر الغربى للنيل فيما بين دمياط وعزبة البرج

إن إنشاء الأرصفة بميناء دمياط أقل كلفة من إنشائها بميناء الأسكندرية فالبناء بميناء حوض النيل الهادئة لن يكون بالضخامة التي يستلزمها عصف الرياح ولطم الأمواج بمياه البحر الهائجة بالجزء الخارجي من ميناء الأسكندرية العظيم الاتساع

أما الأحجار اللازمة للبناء فيؤتى بها في المراكب من محاجر طره الى دمياط بمصاريف لا تزيد كثيراً على جلبها بالعربات أو بالسكة الحديد من محاجر المكس الى ميناء الاسكندرية، وأحجار طره تفوق أحجار المكس من حيث النوع والصلابة والمقاومة

أما عن المشروع وعلاقته بمواصلات السكة الحديد فانى أحيل حضرة الزميل الى الفصل السادس والرسم رقم ١٠ من هذا الكتاب، ليعلم أن مدينة دمياط أقرب اتصالا لجميع بلدان القطر المصرى فيما عدا مديرية البحيرة وشطراً ضيقا من غربى مديرية الغربية

وان فى فتح ميناء دمياط تخفيف لضغط حركة القطارات الحديدية المتلاحقة على خطوط غربى الدلتا، وبعث النشاط بخطوط الشرق، فنوجد بذلك بعض التوازن فى الحركة على خطوط الوجه البحرى

الاعتراض الثالث — قال حضرته :

« لقد نوه أحد حضرات أعضاء اللجنة بفكرة وجود موانى عديدة فى البلاد الأجنبية وسأل عما إذا كان يمكن اتباع ذلك . والجواب على هذا ان الموانى التجارية تتبع حركة التجارة فلو أن تجارتنا تحتمل مثل ذلك

أو لو أن هنـاك بارقة أمل فى زيادة التجارة زيادة محسوسة تأتى ولو بأرباح أى مشروع يعمل لها لـكان هذا أول واجب يتبع . وليس هذا كل ما فى الأمر بل موقع الميناء نفسها من طريق الملاحة العمومية وطريق المواصلات الداخلية وكذلك من مواقع الانتـاج أو التصريف له أثر عظيم فى تحديد قيمتها وما يمكن أن تصل اليها . وليس فى القطر المصرى مواقع يمكن النظر اليهـا كاحدى الموانى سوى الاسكندرية والسويس ولربما القصير ولم أذكر بورسعيد لأنها ليست تابعة للحكومة »

الرد

نعم قد نوه حضرة عضو اللجنة وبحق مشيرا الى كثرة الموانى بمختلف الممالك حتى لتكاد تكون متلاصقة متجاورة بينما مصر لا تملك على طول سواحلها بالبحر الأبيض المتوسط سوى ميناء الاسكندرية وميناء بورسعيد أو قل ميناء الاسكندرية فقط وهى واقعـة بنهاية الطرف الشمالى الغربى للدلتا وبعيدة كل البعد عن مواقع الانتاج بالقطر المصرى

ويرى حضرة الزميل أنه ليس هناك بارقة أمل فى زيادة التجارة بميناء دمياط، ونسى تلك البارقة التى أشار اليها، وهى تحول التجارة من فلسطين الى سكة حديد سينا فالقنطرة ، وقرب وصول بترول العراق الى مينـائى حيفا وطرابلس الشام

ودمياط بموقعها كميناء من حيث طرق الملاحة العمومية وطرق المواصلات الداخلية ومواقع الانتاج أو التصريف أكثر ملاءمة لتجارتنا مع بلدان الشرق الأدنى والبلقان من أى ميناء أخرى

إن صادراتنا الى تلك البلاد أهمها المنتجات الزراعية من أرز وحبوب وبصل وبلح وزيت وعسل، فلماذا يتحمل المنتج مصاريف نقل تلك الحاصلات بالسكة الحديد مئات الكيلو مترات الى الاسكندرية وتكاليف شحنها وتفريغها أكثر من مرة، بينما إذا نحن أوجدنا ميناء بدمياط لأمكن حمل تلك الحاصلات رأساً بالسفن الى البلاد المصدرة اليها . وفى المستقبل القريب انشاء الله على بواخر مصرية بفضل شركة مصر للملاحة البحرية

الاعتراض الرابع — قال حضرته :

« وعندى أن دمياط لاتصلح مطلقاً كميناء عالمى وانما يمكن النظر اليها كميناء محلى لتجارة دمياط وما حولها فقط

الرد — ورداً على هذا ألفت نظر حضرة الزميل الى أنه ما من أحد فكّر فى أن تكون دمياط ميناء عالمياً ، والاسكندرية نفسها على كبرها ليست ميناء عالمياً لأنها بعيدة عن طرق الملاحة العالمية وهى فقط ميناء محلى للقطر المصرى

أما الموانىء العالمية فهى تلك التى تقع على طرق الملاحة العالمية كمالطة وبورسعيد والسويس وعدن واستانبول ومدينة الرأس الخ

وحيث ان ميناء دمياط سيكون مدخلها من ميناء بورسعيد فان حضرة الزميل لا بد وان يوافقنى على أنها ستكون أقرب لخطوط الملاحة العالمية من ميناء الاسكندرية

ان القصد من فتح ميناء دمياط هو جعلها ميناء محلياً ليس لتجارة

دمياط وما حولها بل لتجارتنا مع بلدان الشرق الأدنى فلسطين والشام وخلفهما العراق وتركيا وممالك البحر الأسود والبلقان . وحيث ان وارداتنا من البترول ومنتجاته تأتى الآن من روسيا ورومانيا وفى المستقبل القريب من ثغرى حيفا وطرابلس الشام فستكون ميناء دمياط الميناء الأول للبترول بالقطر المصرى

وقد كان مجموع تجارتنا سنة ١٩٢٨ مع تلك البلدان فيما عدا روسيا نحو ٨ر٥٠٠ مليون جنيه مصرى .

فالميناء دمياط مستقبل كبير يعود بالخير ليس عليها وعلى ما يحيط بها من البلدان ، بل يتناول مرافق القطر كلها من اقتصادية وعمرانية على ماهو مشروح بالفصل السادس من هذا الكتاب

وانى آسف لأن اللجنة لم تتفضل باطلاعى على تقرير حضرة الزميل أثناء بحثها المشروع واعتبرته سرياً بل لم تباحثنى فى شىء منـــــه مع أنه تسرب للجرائد عقب تقديمه مباشرة وقد رد عليه حضرات تجار دمياط وأنى أثبت ذلك الرد فيما يلى لأنه من الحق أن نسمع قول أهل ذلك الثغر فى الموضوع لانهم أصحاب الشأن الأول من القضية

تحقيق اقتصادى عن ميناء دمياط

لمندوب لجريدة البلاغ يتجول فى الوجه البحرى

نشر فى العدد الصادر بتاريخ ٢٩ ديسمبر سنة ١٩٣٢

ميناء دمياط

تدور حول ميناء دمياط فى أحاديث الصغير والكبير من أهلها ، آمال وآلام . فالتجار على اختلاف طبقاتهم وأعمالهم يقولون لو أن ميناء دمياط أصلحت لأصبحنا فى ثراء ولكان لكل تاجر وطنى فى القطر المصرى نصيب من هـذا الحظ العظيم ، والصناع على اختـلاف طبقاتهم وتباين أعمالهم يقولون لو أن لنا ميناء منظمـة تروح وتغدو فيها السفن طول العام كانت بضائعنا الآن تزاحم كل بضاعة فى البلاد الأجنبية

وكثيرون من أصحاب مصانع ضرب الأرز يتجشمون أشق المتاعب فى تصدير الأرز المصرى عن طريق بورسعيد أو الاسكندرية ، وأصحاب السفن الشراعية من المصريين الذين كانت سفنهم تجوب شواطىء البحر الأبيض المتوسط وتمخر عبابه يقولون لو أن ميناء دمياط أصلحت لكان لنا أسطول تجارى عظيم ، ولتسابقنا فى بناء السفن وإعادة مجد مصر التجارى

ولكى أعفى القارىء من سرد أحاديث هؤلاء جميعاً ، ولكى يستطيع أن يدرك شيئاً عن اهتمام بعض الحكومات السابقة بميناء دمياط ، أعيد إلى ذاكرته مشروع وزارة المغفور له محمد سعيد باشا الاولى لفتح بوغاز

ميناء دمياط وإيجاد كراكة لابعاد الطمى عن مجرى السفن فى النيل عند مدخل الميناء ، وهو العائق الوحيد لصلاحية هذه الميناء ، وقد قدر المشروع يومئذ ٤٠ الف جنيه فى ميزانية الدولة ثم لسوء الحظ سقطت وزارة سعيد باشا ، وجاءت بعدها وزارة المغفور له رشدى باشا وأعلنت الحرب العالمية الكبرى فأوقف المشروع وقد أثير هـذا المشروع بعد ذلك ثم أثير أيضاً فى عهد الوزارة الحاضرة ورأى فريق من الاهالى أن المساحات الخالية على ضفتى النيـل الشرقية والغربيـة هى أصلح مكان لتخزين الوارد الى القطر المصرى من الغاز والبنزين والمازوت ، وهو الأمر الذى تبحثه الحكومة بسبب الضغط الحادث فى ميناء الاسكندرية ، كما رأى فريق من أصحاب الرأى أن دمياط وسط هام للاتصال التجارى بين القطر المصرى والبلاد الواقعـة فى شرق البحر الابيض المتوسط ، . . وقد وضع كبير مهندسى مصلحة الموانى والمنائر أخيراً تقريراً عن صلاحية ميناء دمياط ، وكان المفهوم عنـد أصحاب الرأى أنه سيبحث فى الناحيـة الفنية ويترك الناحية التجارية لأربابها ولـكنه وضع تقريراً لم يتعرض فيه للناحية الفنية بل عارض المشروع من الناحية التجارية ونشرت الصحف هذا التقرير منذ اسابيع والتقيت فى أثناء بحثى مع فريق من أصحاب الرأى فى دمياط عن أهميـة الميناء بحضرة الاستاذ عبد الفتاح افنـدى ابو حباجه من تجار دمياط وأحد الخبراء لدى المحاكم والمتخرج فى مدرسة التجارة العليا فكفانى عناء البحث فى هذا الموضوع الهام بأن سلم الى التقرير الآتى الذى بين فيه اعتراضه على تقرير كبير مهندسى مصلحة المنائر والموانىء ويبين أهمية ميناء دمياط بعد إصلاحها وهذا هو التقرير :

« نشرت الاهرام تقريراً لعلوبة بك كبير مهندسى مصلحة الموانى
«والمنائر عن مشروع ميناء دمياط وكان المنتظر أن يكون هذا التقرير شاملا
«للنقط الهندسية وهى المفروض أنه يجيدها بحكم منصبه ولكنه بالعكس
«جاء غفلا منها فلم يتعرض لمسألة بوغاز الميناء ومقدار عمقه ومن أين تكون
فتحته ولا لتأثير فيضان النيل عليه والطمى المتخلف منه ولا لشواطئه
وتأثير التيار والمد والجزر عليه ولا لكيفية بناء الأرصفة والمخازن ولم يحدد
المنطقة الأمينة التى تصلح لرسو السفن والبواخر عندها ولم يتعرض
لصلاحية نهر النيل للملاحة طول أيام السنة أو بعضها وما إذا كان من
الممكن مثلا أن تأتى البواخر محملة من الخارج للقاهرة رأسا بالنيل عن
طريق ميناء دمياط وإذا كان ذلك غير ممكن الآن فهل من السهل تذليل
العراقيل أم لا ؟ ويظهر أن حضرته لا يريد أن يكلف نفسه عناء القيام
بمعاينات وتجارب واختبارات ورسوم ومقايسات فقصر تقريره على الناحية
التجارية ولكنه لم يكن موفقاً فيها مطلقاً فقد قدر تجارة دمياط بنحو مائة
ألف جنيه سنويا مع أن قيمتها تربى على مليون جنيه سنويا لأنه منذ أصبح
بوغاز ميناء دمياط غير صالح لمرور السفن وغرقت فى مدخله مئات السفن
وما عليها من البضائع وتحمل أصحابها خسائر جمة فضلا عن الضحايا فى
الأرواح وصار الدمياطيون يستوردون بضائعهم من البلدان الأجنبية
ويصدرون المنتجات المصرية اليها عن طريق مينائى بورسعيد واسكندرية
وسكة حديد فلسطين فهم يستوردون من الحرير الخام من الصين وغيرها
عن طريق بور سعيد ما توازى قيمته حوالى مائة ألف جنيه سنويا وتبلغ
قيمة ما تصنعه دمياط من الجبن والزبدة حوالى مائة ألف جنيه سنويا

ويصدر جانب وافر منها الى فلسطين عن طريق سكة حديد القنطرة ويبلغ ما تضربه معامل دمياط من الارز حوالى ثلث محصول القطر المصرى أى بنحو نصف مليون جنيه مصرى بحسب السعر الحالى وذلك من محصول سنة ١٩٣٢ ويصدر جانب عظيم منه الى رومانيا وفلسطين وسوريا وغيرها عن طريق اسكندرية وبور سعيد وسكة حديد فلسطين . هذا عدا تجارة الجلود والاحذية والاثاث والمنسوجات القطنية وغيرها وتقدر قيمتها بأكثر من مائة ألف جنيه سنويا وذلك عدا الأخشاب والفواكه والحبوب التى تأتى بالمراكب الشراعية من الأناضول وقبرص وسوريا عن طريق بوغاز دمياط المهمل وتقدر بنحو مائة ألف جنيه سنويا حسب تقدير مصلحة الجمارك . من ذلك كله يتبين أن التقدير الذى قدره كبير مهندسى مصلحة الموانى لتجارة دمياط خطأ محض وعليه تكون النتائج التى رتبها عليه غير صحيحة ومن المؤكد أنه أهمل المزايا التى تعود على البلاد من ميناء فى دمياط وهى تتلخص فيما يلى :—

١ — تسهيل تصدير الارز للخارج بأقل ما يمكن من النفقات لاسيما أنه أصبح من المحاصيل الرئيسية بالبلاد منذ هبوط سعر القطن الى المستوى الحالى واتجهت ميول الكثيرين إلى زراعته وبذلك يمكن منافسة الارز الهندى وغيره بالاسواق الاوربية وبلاد الشرق الادنى

٢ — إمكان شحن الفاكهة والخضروات بسرعة وبنفقات قليلة وهى تجارة حديثة وتحتاج الى السرعة فى التعبئة والشحن منعاً للعطب ولها مستقبل هام .

٣ — صلاحيتها لأن تكون مركزاً هاماً لتجارة الترانسيت لقربها من موانىء الشرق الادنى

٤ — امكان عمل مخازن بعيدة عن الاخطار بها بالشاطىء الغربى للنيل للبنزين والبترول بينما تنشأ مخازن لجميع أصناف المتاجر الاخرى بالشاطىء الشرقى له

٥ — تخفيض نفقات المصنوعات المحلية نظراً لامكان ورود المواد الخام والوقود والآلات من الخارج رأساً لدمياط بدون تحمل مصاريف نقل أو عمولة الوسطاء

٦ — تصبح دمياط بالنسبة للقاهرة كليفربول بالنسبة لمانشستر حيث يمكن البواخر أن تغدو وتروح منها واليها عن طريق ميناء دمياط فيحدث ذلك تخفيضاً فى أثمان المنتجات بسبب وفر مصروفات النقل وغيرها

٧ — امكان انشاء أسطول تجارى مصرى عظيم برأس مال وطنى وبحارة مصريين لأن أهل دمياط ذوو ثروة ونشاط وماض عظيم فى التجارة حيث كانوا ينافسون القرطاجنيين والفينيقيين فوق ظهر البحار وظلت مراكبهم الوحيدة ترفع العلم المصرى ردحاً من الزمن

٨ — تخفيف الضغط عن ميناء الاسكندرية حيث لا يمكنها القيام بالاعباء المطلوبة منها بعد ١٥ سنة كما قدر ذلك الخبراء الاجانب الفنيون

فاذا أضفنا الى هذه المزايا التى تجمل دمياط بحق ميناء عالمياً لحسن موقعها حيث تقع عند ملتقى نهر النيل الذى هو من أهم أنهار العالم وأطولها

بالبحر الابيض المتوسط الذى هو من أعظم بحار العالم تجارة اعترتنا الدهشة لتقرير كبير مهندسى مصلحة الموانىء لأن نتيجته قد تكون وبالا على سكان الوجه البحرى بصفة عامة وأهالى دمياط بصفة خاصة وقد يكون حجر عثرة فى سبيل تقدم التجارة والصناعة المصرية ونموها

وانه ليؤلمنا جداً أن نراه ينصح بعدم انشاء الميناء فى الوقت الذى نرى الدول تتناحر وتتشاجر من أجل منفذ على البحر

لذلك نطلب من الحكومة أن لا تعلق أى أهمية على تقرير كبير مهندسى مصلحة الموانىء للأسباب السالفة الذكر وأن تبر بوعودها الكثيرة التى قطعتها لأهل دمياط بانشاء مينائها »

هذا هو التقرير ، ولا يفوتنى أن أذكر هنا فقرة من الحديث الذى دار بينى وبين حضرة السيد افندى الزيات أحد تجار الاخشاب المعروفين فى دمياط. فقد قال لى فى سياق حديثه عن ميناء دمياط ، لقد كان للمصريين مراكب شراعية تجوب البحر الابيض المتوسط حمولتها حوالى ١٨ الف طن ، وكانت ميناء دمياط تستورد أكبر كمية من الاخشاب بواسطة هذه السفن ولكن عدم اصلاح الميناء واهمالها تسبب عنه انقراض بناء السفن وأصبحت السفن المصرية الحالية لا تقدر حمولتها بأكثر من ٣ آلاف طن

هذا ما سمحت لى به الظروف فى البحث عن مشكلة ميناء دمياط.

الفصل العاشر

شرح المشروع ودراسة اللجنة له

ومناقشاتها لى بشأنه

إنى أحاول فيما يلى أن أثبت بقدر الامكان المناقشات والأسئلة التى وجهتها إلىّ اللجنة أثناء بحثها للمشروع وردى على أسئلتها وذلك لأن اللجنة لم تعمل محضراً بهذه المناقشات

وفضلا عن ذلك فقد جعلت المناقشات سرية وكانت تستدعى كل من ترغب فى سؤاله على حدة لتوجه اليه ماتشاء من الأسئلة ثم تصرفه وتستدعى غيره ثم تعود فتطلب أحدنا ثانية وهلم جرا

وقد كان حضرات مدير عام مصلحة الطرق ومفتش كباريها وباشمهندس مصلحة الموانى والمنائر بطبيعة الحال يعرفون فيما بينهم الأسئلة والموضوعات التى وجهتها اللجنة لكل منهم وفى متناول يدهم جميع ملفات ومستندات وزارة المواصلات

أما أنا فقد كنت لاأفهم مسائلهم الا استنتاجا من الأسئلة التى وجهتها إلىّ اللجنة ولم يسمح لى بالاطلاع على أى تقرير من التقارير التى قدمت لها ضد المشروع وحتى بعد أن انتهت من أعمالها

وأجوبتى التى أثبتها فيما يلى وفى بعض الشرح والبسط وتشمل ردوداً أجبت بها لواحد أو أكثر من حضرات أعضاء اللجنة لاسيما أثناء انتقال حضراتهم لمعاينة المشروع بالطبيعة

وقد تشرفت بتقديم صورة من هذه المناقشات لكل من حضرات رئيس وعضوى اللجنة فى ٣٠ مايو سنة ١٩٣٣

مامورية اللجنة

ويحسن بى قبل سرد مختلف الأسئلة ومناقشات اللجنة أن أكرر هنا نص مأمورية اللجنة بحسب قرار مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٩ أكتوبر سنة ١٩٣٣ وهى : —

« هل بتنفيذ المشروع المقدم من احمد افندى راغب عن إنشاء طريق (بالسكراكات) ماراً ببحيرة المنزلة ينتج عن ذلك ترعة ملاحية يمكن الاستغناء بها عن فتح بوغاز دمياط. »

وزارة المواصلات

الادارة العامة

خطاب رقم ٢٦ — ٣٠ / ٤

الموضوع

مشروع فتح ميناء دمياط للملاحة وعملية انشاء كوبرى على اشتوم الجميل
بين البحر وبحيرة المنزلة

حضرة صاحب العزة احمد راغب بك

مفتش رى القسم الخامس بقنا

إحالة الى الكتاب المرسل لهذه الوزارة بتاريخ ٢٢ سبتمبر سنة ١٩٣٢ أتشرف بأن أرجو من عزتكم التكرم بمقابلتى بديوان الوزارة فى يوم أول اكتوبر سنة ١٩٣٢ ومعكم المشروع المشار اليه بعاليه

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

٢٥ سبتمبر سنة ١٩٣٢

وكيل المواصلات

امضاء (شاكر)

شرح المشروع لسعادة وكيل وزارة المواصلات

بتاريخ ٢٠ اكتوبر سنة ١٩٣٢ تشرفت بمقابلة حضرة صاحب العزة محمود بك شاكر محمد وكيل الوزارة وشرحت لعزته مشروعى عن فتح ميناء دمياط. فأبدى عزته موافقته على المشروع وأعجب بالفكرة إلى درجة التصريح باستعداده بالتوصية لدى الحكومة بتنفيذه حتى لو كانت تكاليفه مليون جنيه

وأشار عزته الى أن مشروع الخبراء عظم التكاليف فانه لكيما نضمن عمق ٢٠ قدماً يجب أن يبلغ طول الأرصفة نحو عشرة كيلو مترات فتصل التكاليف إلى بضعة ملايين من الجنيهات

وأبدى عزته ملاحظة واحدة وهى أن الحال قد تستدعى ضرورة تكسية الجوانب الداخلية للمجرى بالحجر فأبديت لعزته أن قنال السويس مع أن جوانبه رملية فانها لم تكس الا من عهد قريب جداً ، لما فكرت الشركة فى زيادة سرعة البواخر العابرة للقنال

ثم دعى عزته حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى وطلب منه عرض قطاعات وتخطيط الطريق فقدم فقط القطاعات الخاصة بالشطر الواقع بين بورسعيد وبوغاز أشتوم الجميل وقرر أنه لم تحضر قطاعات أو تخطيط عن باقي الطريق ولكنه سيمر على كل حال على ساحل البحر الابيض المتوسط ثم يعرج به الى شط غيط النصارى وانه حضر فقط من العمل ما يتناسب مع الاعتماد المدرج بميزانية سنة ٣١ / ٩٣٢

قنا فى ١٠ اكتوبر سنة ١٩٣٢

سيدى العزيز محمود بك شاكر

وكيل وزارة المواصلات

إلحاقا لما سبق شرحه لعزتكم يوم ٢ الجارى أتشرف بأن أرسل طى هذا مذكرة عن الطريق بين بورسعيد ودمياط والموقع الأنسب لإقامة كوبرى أشتوم الجميل

كذا تجدون عزتكم مرفقاً مع هذا خريطة مقياس ١/١٠٠٠٠٠ عن تخطيط الترعة الملاحية والطريق

وحيث ان عزتكم تفضلتم واستحسنتم الفكرة التى عرضتها عن انشاء الشطر الأول من الطريق الى أشتوم الجميل وهو الجزء الذى تعهدت شركة القنال بتنفيذه فياحبذا لو استصوبتم مخابرة الشركه بشأنه قبل أن تعهد للمقاول بعمل الجسر الرملى، وقد وعدنى حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى بمخاطبة عزتكم فى هذا الشأن

وتذكرون عزتكم ان مصلحة الطرق والكبارى كان تصميمها الذى طلبت من الشركة تنفيذه يقضى بجعل عرض الطريق عشرة أمتار وتكسية جوانبه بالدبش ولكن الشركة رفضت أن تجعل الطريق أكثر من ستة أمتار وكذا رفضت تكسية الميول بالحجر مع أنها ستكوّن من الرمال السائبة التى تسفيها الرياح فضلا عن أمواج البحر

بينما مرور الطريق حسب اقتراحى على ساحل البحيرة وتكوينه من الطينة السوداء بالكراكة يجعله فى مأمن من فعل الأمواج والرياح

ولما كانت المسألة بالنسبة للشركة مسألة مالية قبل كل شيء وكان لدى الشركه الكراكات التى تقوم بالعمل فقد يكون من المتيسر الاتفاق معها على أن تقوم بعمل أطول مسافة من الطريق تتناسب فى التكاليف مع تكاليف الجزء الذى كانت سوف تقوم بانشائه بمعرفة المقاول من رمال الساحل وتكاليف تكسية جوانبه بالحجر ورصف سطحه بالمكدام

وانى أنتهز هذه الفرصة فأتقدم لعزتكم بمزيد الشكر تلقاء تفضلكم بالاصغاء لشرحى وتنازلكم بتوجيه عبارات الثناء على المشروع الأمر الذى اغتبطت له كثيراً لا من حيث ما نالنى من ثناء بل من حيث ما تجلى لى من غيرتكم على المصلحة العامة

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

المخلص

احمد راغب

عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

شرح المشروع لحضرة صاحب الدولة

رئيس الوزارة

بتاريخ ١٨ اكتوبر سنة ١٩٣٢ تشرفت بمقابلة حضرة صاحب الدولة رئيس الوزراء وذكرت لدولتـه أنه فى أثناء غيبته بالأجازة خارج القطر قدمت لحضرة صاحب المعالى وزير المواصلات مشروعا عن فتح ميناء دمياط وإنشاء طريق بينها وبين بورسعيد

فتفضل بالاصغاء إلى شرحى للمشروع وبيان تفاصـيله ومزاياه وزاد فضله بالثناء وأبدى اغتباطه لأن المهندسين المصريين أصبحوا يهتمون بمسائل القطر العامة وبالمشاريع الخارجة عن أعمالهم العادية

وقال إن العطاء المقدم عن كوبرى أشتوم الجميل سيعرض غداً على مجلس الوزراء وبما أن المشروع الذى عرضته جدير بالتقدير فسينظر فى تأليف لجنة لدراسته

وهنا اقترحت على دولته أن تكون اللجنة مؤلفة من حضرات أصحاب العزة محمود بك شاكر محمد وكيـل المواصلات رئيساً وعضوية حضرتى صاحبى العزة حسين بك سرى وكيل الأشغال ونجيب بك ابراهيم مدير عام المشروعات بمصلحة الرى

وفى صباح ١٩ اكتوبر سنة ١٩٣٢ تشرفت بشرح المشروع لحضرة صاحب السعادة وزير المواصلات وفى نفس اليوم صدر قرار مجلس الوزراء بتأليف لجنة تحت رياسة حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا مدير عام مصلحة السكة الحديد والتلغرافات والتليفونات وعضوية حضرتى وكيـلى وزارتى المواصلات والأشغال .

مناقشة اللجنة للمشروع

جلسة ١٩ نوفمبر سنة ١٩٣٢

عقدت اللجنة جلستها الأولى بوزارة المواصلات تحت رياسة حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا مدير عام مصلحة السكة الحديد والتلغرافات والتليفونات وعضوية حضرتى صاحبى العزة محمود بك شاكر محمد وكيل المواصلات وحسين بك سرى وكيل الاشغال واتخذت خطة هى مقابلة كل من تريد سؤاله على انفراد دون حضور باقى المختصين بالمشروع وقد وجهت إلىّ الاسئلة الآتية :—

سؤال

هل أنت متمسك بحساب تصرفات المياه من بوغاز اشتوم الجميل على ما هو وارد بمذكرته ؟

الجواب

نعم انى متمسك بصحة تلك المقادير وانى لم أذكرها إلا بعد أن راجعت موظفى الرى المختصين كما أن مصلحة الطرق والكبارى كتبت لتفتيش عموم رى الوجه البحرى أخيراً وجاءها الرد بما يطابق تماماً التصرفات التى قدرتها (انظر ملحق نمرة ١١)

ومع كل فان سعة الكوبرى بحسب تقديرى تعطى قطاعاً مائياً مقداره ٢٠٠ متر فاذا اعتبرنا متوسط السرعة متر ونصف فى الثانية وهى

سرعة عادية فان مثل هذا القطاع يمرر تصرفاً مقداره ٣٠٠ مترمكعب فى فى الثانية أو نحو ٢٦ مليون متر مكعب فى اليوم وهـذه السرعة لازمة لضمان فتح بوغاز أشتوم الجميل الذى أخذ فى الاتساع وانعـدمت سرعة المياه به مما أدى الى قلة كمية الاسماك الداخلة من البحر الى البحيرة فان سرعة التيار هى دليل الإسماك والجاذب لها فى الدخول الى البحيرة بحثاً وراء الغذاء

تعليق اللجنة

وهنا ذكر حضرة حسين بك سرى ان الاسماك تصعد دائماً ضد التيار وقد شاهد عزته شخصياً قفزها فوق درجات الشلالات عند ارتياده لمنابع أعالى النيل . انتهى

لذلك يجعل عرض الـكوبرى مناسباً للتصرف تماما وهو الواجب نستطيع أن نحافظ على عمق مناسب بالمصب ، وقد حسبت سعة الكوبرى على اعتبار منسوب ٥٠ر٥ متر تحت الصفر وهو العمق الذى كان عليـه سنة ١٨٨٦ بحسب وصف السير وليم جارستن، وما كان عليه سنة ١٩٣١ بأوطى نقطة بالاشتوم وهذا العمق لازم لضمان دخول السمك للبحيرة كما يتضح ذلك من طلبات مصلحة مصائد الأسماك

سؤال

ان مصلحة الطرق تقرر استحالة نحت مجرى بقاع البحيرة لأن معدن أرضية البحيرة زئبقى وهى تأخذ ميلا جانبيا مقداره ١/١٠٠ أو أكثر

الجواب

إننى لا أعرف نوعا من الأتربة يأخذ هذا الميل وقد قامت الحكومة بفحت الكثير من المصارف وإنشاء الجسور بالكيفية التى اقترحتها

وفيما يختص ببحيرة المنزلة فان قنال السويس يمر بنفس بحيرة المنزلة فيما طوله نحو ٣٠ كيلو متراً فيما بين بورسعيد ومحطة القنطرة وفوق ذلك فقد قامت شركة قنال السويس بفحت حوض داخلى ببحيرة المنزلة منذ بضع سنوات وبعمق يتجاوز الستة الامتار وأتربة ناتج التطهير ظاهرة يمكن معاينتها، وقد كان يمر ببحيرة المنزلة فى العصور الغابرة ثلاثة من فروع النيل فالبحيرة كُونت من رواسب النهر فالقول بأنها زئبقية غريب

وقد قامت مصلحة الرى بانشاء مثل المجرى الذى اقترحته وسط البحيرات المختلفة وسياحاتها واليكم أمثلة من ذلك :

١) مصرف العموم وسط بحيرة مريوط بطول ٢٠ كيلو متر
٢) « ادكو « « ادكو « ٢٥ « «
٣) « برمبال ببحيرة البرلس « ٥ « «
٤) « المحيط بالشاطىء القبلى لبحيرة البرلس بطول ٢٢ كيلومتر وجارى مده شرقها نحو ٣٠ كيلو متر

٥) المصارف التى تصب ببحيرة البرلس وهى نمرة ٣ و ٤ و ٧ و ١٠ و ١١ وجميع هذه المصارف أنشئت بالكراكات وسط السياحات وهى أراضى منسوبها صفر أو أقل من الصفر بينما المياه بها ترتفع مدة الفيضان

والشتاء لمنسوب نصف متر تقريباً وقد شغلت سنة ١٩١٢ ولا نزال إلى الآن نرى المصرفين نمرة ٣ و ٤ تحيط بهما المياه فى مسافات طويلة وميول أتربتها أقل من ١/٢ وجسورها معتبرة سككا زراعية

ويتجاوز طول المصارف التى ذكرتها داخل البحيرات ومناطق السياحات ال ٢٠٠ كيلو مترا قمت أنا شخصيا بالاشراف على تنفيذ خمسين كيلو مترا منها بالكراكات

إن مصلحة الطرق تعارض فى تشغيل الطريق بالكراكة لأنه لم يسبق لها مكابدة مثل هذه الأعمال ولا خبرة لها بها مع أن السكة الزراعية الموصلة للخاشعة وبلطيم هى نفس جسر مصرف نمرة ٤ وقد سبق إنشاؤه وسط بحيرة البرلس الصغرى وسياحاتها وفيات التشغيل بالكراكة أقل بكثير عن فيات التشغيل باليد فى مثل هذه المناطق الرطبة المبللة تربتها بالمياه

وإلا فاننا إذا سلمنا بتخوفات حضرات موظفى مصلحة الطرق فيجب أن توقف الحكومة مشروعات الصرف بمنطقة البرارى بمديريات البحيرة والغربية والدقهلية والشرقية لأنها كلها قائمة على نجاح أعمال الكراكات داخل البحيرات وعلى شواطئها ووسط السياحات التى هى فى الحقيقة جزء من البحيرات نفسها

ومصلحة الموانىء ووزارة المواصلات تسلمان معى بامكان انشاء ترع ومصارف وسط المياه وفى عمق يتجاوز متراً ونصفاً وذلك بمناسبة ما تقدم لها من إحدى شركات الكراكات الكبرى ذات الخبرة العظيمة فى مثل هـذا العمل بمشروع لانشاء شبكة من الترع والمصارف ببحيرة مريوط

توطئة لتجفيف شطر من هذه البحيرة، وقد قبلت وزارة المواصلات هذا المشروع بصفة جدية

تعليق اللجنة : مصرف ادكو يمكن المقارنة معه لأن بحيرة ادكو مناسيبها قريبة من بحيرة المنزلة

بحيرة المنزلة إذا جففت تعطينا أرضاً زراعية من الطبقة الأولى لأنها كانت عامرة ومزروعة وكان يخترقها كثير من فروع النيل

سؤال — ما هى سعة كوبرى السكة الحديد فوق مدخل الحوض الداخلى لميناء بور سعيد وما عمق المياه تحته ؟

الجواب — كوبرى السكة الحديد الذى تشيرون اليه هو كوبرى بصينية متحركة فوق فتحتين كل منهما عشرة أمتار

وعمق المياه تحته لا يقل عن ستة أمتار

سؤال — من أين علمت أن المراكب الشراعية التى تأتى من الشرق الأدنى غاطسها ثلاثة أمتار ؟

الجواب — إنى لما ذهبت الى دمياط لدراسة مشروعى لم أجد بمينائها سوى مركب واحدة غاطسها متران وعلمت أن المراكب الكبيرة أصبحت لا تقصد مع الأسف ذلك الثغر النهرى لارتدام بوغازه بل تتابع سيرها غربا إلى الاسكندرية

فذهبت إلى الاسكندرية وزرت الكثير من تلك السفن وعلمت من قبوداناتها أن هناك نوعين من السفن النوع الأول وهو المعروف

بالصندوق وهى السفن التى تسير على محاذاة الساحل وغاطسها من مترين الى مترين ونصف والنوع الثانى المراكب الكبيرة وغاطسها من ثلاثة أمتار إلى ثلاثة أمتار ونصف

وقد زرت أيضاً عدداً من السفن البخارية التجارية فاتضح لى أن غاطس هذه السفن وأكثريتها من حمولة ألفين طولوناتة، وهى التى تقصد سواحل الشرق الأدنى لا يتجاوز غاطسها الاربعة الامتار

وأذكر على سبيل المثال أن (المحروسة) يخت جلالة مولانا الملك حفظه الله وحمولتها نحو ٣٥٠٠ طن لا يتجاوز غاطسها خمسة أمتار وربع

ومع كل فان العمق الذى اخترته للترعة الملاحية المقترحة فى مشروعى قريب لما أشار به الخبراء فى تقريرهم من جعل عمق المياه مبدئياً ١٨ قدماً ثم التدرج فيما بعد الى جعله ٢٥ قدماً أو أكثر تبعاً لاتساع حركة الملاحة إلى ثغر دمياط

سؤال — أليس من الضرورى إنشاء هويس بين القنال الملاحى الذى تقترحه وقنال السويس ؟

الجواب — انى أشرت إلى ضرورة إنشاء هذا الهويس الملاحى وتكاليفه مذكورة ضمن المقايسة ؟

سؤال — هلا تظنون أن تكاليف إنشاء الهويس تتجاوز الثلاثين الف جنيه حسب تقديركم ؟

الجواب — ان التكاليف لن تتجاوز هذا المبلغ فان الهويس المقترح لن يتجاوز فرق التوازن عليه ٥٠ سنتيمتراً وسيكون الهويس ترابياً وليس

به إلا كتلتين من المبانى بطرفيه لحمل البوابات فقط وقد كلف هويس العنانيه المماثل لهذا شركة المنزلة نحو ٧ آلاف جنيه واشترته الحكومة أخيراً بنحو ٤٠٠٠ جنيه

وفيما يتعلق بتكاليف المشروع فانه منعاً لكل ظن فانى أقترح على اللجنة أن ترسل المشروع المقدم منى عن القنال الملاحى أو الطريق وكذا مشروع مصلحة الطرق الى ادارة المشروعات بمصلحة الرى وهى تقوم بمثل هذه الأعمال من إنشاء المصارف بواسطة الكراكات وكذا إنشاء الطرق ورصفها بالمكدام لعمل مقايسات مضبوطة عنها بحسب الفيات الجارية فى أعمال مشروعات الدلتا

تعليق اللجنة — هذا الرأى موافق وسنطلب من ادارة المشروعات ذلك

سؤال — هل عملت ميزانية عن الخط الملاحى الذى تقترحه وهل عملت جس ببحيرة المنزلة ؟

الجواب — انى لم أعمل ميزانية وانما ارتدت المنطقة وتكلمت مع الصيادين الذين يجوبون البحيرة فعلمت منهم أن عمق المياه بها فى المتوسط نحو ٥٠ أو ٦٠ سنتيمتراً

وحتى مصلحة الطرق لم تعمل ميزانية عن تخطيط الطريق وكذلك لم تعمل جس إلا بنقطة أشتوم الجميل

تعليق اللجنة — سنكلف مصلحة الطرق بعمل الميزانية والجس

استقر الرأى بعد ذلك على تكليف مصلحة المساحة بهذه المأمورية

سؤال — مصلحة الموانىء والمنائر تقدر المد بالبحر بنحو ٩٠ سنتيمتراً فوق الصفر ؟

الجواب — انى عاينت أعلا مناسيب للمياه بهويس الرسوه، عند القبوطى بين البحيرة وقنال السويس فاتضح لى أنها لا تزيد عن ٥٠ سنتيمتراً فوق متوسط منسوب سطح البحر

كذلك إذا راجعت مصلحة الموانىء والمنائر كتابها المطبوع سنة ١٩٣٠ والذى توزعه على شركات الملاحة لارشاد ربان السفن لقرأت ان « الفرق بين المد والجزر يبلغ ١٨ بوصة أى ٤٥ سنتيمتراً »

ومع كل فانى جعلت منسوب الطريق عند أشتوم الجميل ٢ مترين فوق الصفر وأسفل كمر الكوبرى على منسوب متر

وهنا أرجو أن تلاحظ اللجنة أنه من وجهة الصرف ومن وجهة صيد الأسماك بالبحيرة يجب أن لا تتدفق المياه المالحة للبحيرة حتى تحتفظ بعذوبتها وتكون مياهها صالحة لنمو الأعشاب ولتراجع دوسيهات مصلحة الرى وطلبات مصلحة مصايد الاسماك بهذا الخصوص فتجد إنه لاحلاء البحيرة جارى تغذيتها بالمياه العذبة من النيل مباشرة من هويس العنانيه وترعة الرطمة مدة الفيضان وكلما تيسر ذلك

سؤال — هل المراكب التى ستمر من قنال السويس الى بحيرة المنزلة تدفع رسوم ميناء أو رسوم مرور بالقنال ؟

الجواب — الذى علمته هو أن الحد القبلى لميناء بور سعيد يشمل

مدخل قنال بحيرة المنزلة وكل ما سيؤدى اليه مشروعى هو أن تحل الحكومة محل شركة المنزلة من حيث الاتصال بقنال السويس

وتخول الحكومة هذا الحق المادة العاشرة من عقد امتياز شركة قنال المنزلة (ملحق رقم ٦)

وما دامت المراكب القاصدة بور سعيد لا تنوى المرور بالقنال أى ما يعبر عنه (بالترانسيت) فانها لا تدفع أكثر من رسوم الميناء

ولما كان الطريق بحسب مشروع مصلحة الطرق يراد به أن يكون طريقاً تجارياً فان المراكب التى تفرغ البضائع برسم دمياط أو تشحن البضائع الصادرة منها لا تدفع فقط رسم المرور بالميناء بل تدفع فوق ذلك رسم الرسو بالميناء عن الايام التى تقضيها فى الشحن والتفريغ

سؤال — ولماذا لا تنشىء قنالا نحو الشرق هكذا وقد أشار حضرة السائل الى خط من الرطمة على النيل الى فتحة حاق الوحل على شاطىء البحر؟

الجواب — ان مثل هذه الفتحة أكثر عرضة للارتدام بالطمى أولا لقربها من مصب النهر وثانياً لأنها تقع الى الغرب منه فتحمل اليها تيارات البحر الغربية مختلف الرواسب، وما السر فى عدم ارتدام ميناء الاسكندرية إلا وقوعها غربى مصب فرع رشيد، والتيارات البحرية تحمل الطمى شرقا حتى ميناء بورسعيد بل وسواحل سينا وفلسطين وبر الشام

فكلما بعدنا بمدخل القنال المقترح الى الغرب عن مصب النهر كان تأثير الطمى الذى تحمله التيارات البحرية أقل

وهذا ما حدا بى إلى الالتجاء لمدخل ميناء بورسعيد ليكون مدخلا للقنال الذى أقترح انشاءه لفتح ميناء دمياط

حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا رئيس اللجنة

أتشرف باخطار معاليكم بأننى فى حسابى للكوبرى الموصل بين بحيرة المنزلة والبحر الابيض المتوسط جعلت قاعدة حسابى كميات المياه التى تصل الآن للبحيرة ولم أدخل ضمنها حساب ما هو مقدر بمشروعات الرى من حيث تجفيف ٢٠٠٠٠٠ فدان من البحيرة واستصلاحها للزراعة

وعلى ذلك يجب أن تزيد التصرفات بهذا القدر لا من حيث كمية مياه الرى التى تعطى لهذه الاراضى وزيادة الصرف الى البحيرة بل لأن التبخر من هذه المساحة وهى نصف مساحة البحيرة يجب أن يستنزل من تقديرات كميات التبخر الفاقدة من البحيرة

وبهذه المناسبة أيضاً أتشرف باخطار معاليكم بأن متوسط التبخر على مدى السنة من البحيرة يجب أن لا يتجاوز ٢ ملليمترين وهذا الرقم حصلت عليه أخيراً من مصلحة الطبيعيات

وتجدون معاليكم مع هذا قطاعاً عرضياً ورسماً هيكلياً عن الكوبرى الذى يبنى بمصب البحيرة يكفى لتمرير ٣٠٠ متر مكعب فى الثانية

ثم بناء على إشارة معاليكم من حيث وجوب البحث بدفترخانة قسم أول عن أى مباحث خاصة بأشتوم الجميل أفيد معاليكم أننى عثرت بدوسيه ذلك التفتيش نمرة ٥٧ / ٣ / ٣ ودوسيه تفتيش عموم رى الوجه البحرى نمرة ١٧٨ / ٦ / ٢ على نتائج هامة تقضى بضرورة إنشاء فتحة متحركة ملاحية بأى كوبرى يبنى بذلك الموقع تكون من السعة بحيث تسمح

بمرور كراكة بحرية كبيرة لتطهير البوغاز، كما اتضح لى من كتاب موقع من حضرة صاحب العزة محمود بك شاكر محمد بتاريخ ٢ أكتوبر سنة ١٩٢٢ أن تفتيش رى القسم الأول قام بتطهير البوغاز بالكراكة فعلا فى تلك السنة

وختاماً أرجو معاليكم التكرم بالاطلاع على الملفين المذكورين ليظهر لكم خطورة إقامة كوبرى بالأشتوم نفسه نظراً لما طرأ عليه من التغييرات.

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحترام

١٩٣٢/١٢/٧ احمد راغب

عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

جلسة ٧ ديسمبر سنة ١٩٣٢

سؤال — هل اطلعت على خريطة تبين الخط الذى اختارته مصلحة الطرق للطريق الذى تزمع إنشاءه ؟

الجواب — لم أطلع على الخريطة ولكنى علمت أن خط الطريق سيمر على ساحل البحر ثم يعرج به إلى غيط النصارى فوق الجزر الى شط غيط النصارى

ولهذا السبب خابرت مصلحة الطرق شركة قنال السويس لاقراضها كراكتين لتكوين جسر بين الفجوات التى تفصل تلك الجزائر

سؤال — ولكن مصلحة الطرق قدمت هذا التخطيط المبين على هذه الخريطة ؟

الجواب — إن حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى قرّر أمام حضرة صاحب العزة محمود بك شاكر وكيل وزارة المواصلات أن الطريق سيمر على ساحل البحر ثم يعرج به قبالة شط غيط النصارى فوق الجزر

ويؤيد هذا اتفاق المصلحة مع شركة قنال السويس على استعمال الكراكات

كما ويؤيد ذلك قرار مجلس الوزراء فقد جاء به « بعد الاطلاع على البيانات التى أدلى بها سعادة وزير المواصلات بشأن المشروع المقدم من احمد افندى راغب مفتش رى القسم الخامس بوزارة الأشغال عن إنشاء طريق

موصل من بور سعيد ودمياط مارا ببحيرة المنزلة بدلا من مروره على شاطىء البحر الأبيض المتوسط على أن تنشأ من اجراء هذا الطريق ترعة ملاحية تصل المدينتين المذكورتين ويمكن الاستغناء بها عن توسيع ميناء دمياط الخ . »

فمصلحة الطرق لم تلجأ إلى إنشاء هذا الطريق فوق الجزر الا بعد أن شرحت لحضرة صاحب العزة وكيل وزارة المواصلات ، بحضور حضرة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى ، عدم ملاءمة تمرير الطريق على ساحل البحر وعظم تكاليف ذلك ، لأن الكراكات لكيما تصل إلى موقع هذه الفجوات تحفر فى طريقها مكعبا يفوق المكعبات اللازمة لتشغيل الطريق نفسه

والطريق الذى تقدمه اليوم مصلحة الطرق للجنة فيما بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى لا يمر أى جزء منه بساحل البحر بل يمر جميعه بالبحيرة وجزرها من أوله الى نهايته

وحتى فى الخريطة القديمة الممضاة من حضرة مدير مصلحة الطرق السابق، كان شطر من الطريق يمر على ساحل البحر غربى أشتوم الجميل أما مشروع اليوم فقد تجنب المرور بأى جزء من ساحل البحر فى كامل طول الطريق بين أشتوم الجميل وشط غيط النصارى

وغني عن الذكر أن حضرة صاحب المعالى وزير المواصلات لم يحضر بيانه لمجلس الوزراء ويدلى به الا بعد أن روجعت المصلحة المختصة لاسيما وأنني عرضت مشروعى على حضرة صاحب العزة وكيل وزارة المواصلات

وبحضور حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق بتاريخ ٢ أكتوبر سنة ١٩٣٢ ولم يعرض الأمر على مجلس الوزراء الا بعد ثمانية عشر يوما

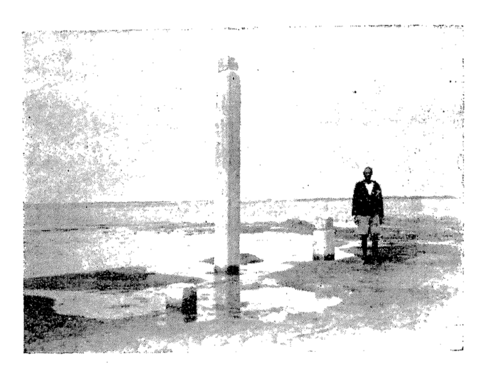
وتقصد مصلحة الطرق بتمرير الطريق فوق الجزر أن تشغل أتربة الطريق باليد ولكن مع الأسف يظهر من القطاع الطولى الذى حضرته عن الطريق أن أغلب تلك الجزر تغمرها مياه البحيرة التى ترتفع الى نحو ٤٥ سنتيمترا فوق الصفر، الأمر الذى يجعل التشغيل متعذرا بهذه الطريقة. لاسيما اذا لاحظنا أن ماطوله نحو ١٥ كيلو مترا من الطريق أو أكثر لايعلو منسوبه عن الصفر الا بضعة سنتيمترات

سؤال — ولماذا لاتبنى الكوبرى بالطول المناسب وسط الأشتوم ونردم باقى المسافة من طرفيه ؟

الجواب — ان من يعاين الموقع لايمكن أن يفكر فى هذا الأمر لاسيما عند اشتداد الزوابع، ومع كل فانه بصرف النظر عن الوجهة الفنية فان زيادة التكاليف تحول دون ذلك

إنى أتمثل الجسر الفاصل بين البحيرة والبحر كجسر يفصل بين حوضين من حياض الرى به قطع كبير للصرف فهل اذا طلب منا بناء قنطرة للصرف بذلك الجسر نبنيها بالبيارة التى تكونت عن ذلك القطع أو نختار لها أقرب وأنسب نقطة سليمه من الجسر ونعيد الجسر الى أصله فى موقع القطع

عقب ذلك قررت اللجنة السفر لبورسعيد مساء يوم ٨ ديسمبر سنة ١٩٣٢



بوغاز أشتوم الجميل وترى خوازيق التجربة التى دقتها مصلحة الطرق



أحد مدافع طابية أشتوم الجميل وقد أحاطت به المياه بعد تهدم الطابية

معاينة أشتوم الجميل

يوم ٩ ديسمبر سنة ١٩٣٢ ببور سعيد

قامت اللجنة بمعاينة أشتوم الجميل وعبرت البوغازين الشرقى والغربى وعاينت تخطيط مصلحة الطرق للكوبرى والطريق وزارت جزيرة الشيخ بدير ولاحظت ما يأتى : —

أولا — وجود المياه على عمق بضع سنتيمترات من سطح الأرض الأمر الذى يتعذر معه تشغيل الطريق باليد — وهنا قال حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق أن معاينة هذه النقطة غير كافية . فأجابه معالى الرئيس أنه مستعد للسير معه مشياً إلى دمياط

ثانياً — وجود جسر من الرمال بشكل نصف دائرة بالبحر على بعد غير قليل من الشاطىء قبالة بوغاز أشتوم الجميل تنكسر عليه الامواج ويكون سداً بين البحر والبحيرة

وقال عمال خفر السواحل ان مصلحة الرى حاولت فى الماضى تشغيل كراكة فغرقت ويوجد حطامها ظاهراً بالقرب من الطابية

ثالثاً — لفت نظر اللجنة الى أن أرض جزيرة الشيخ بدير طينة سوداء وأن الحشائش المتنوعة تنمو على أطرافها ووسطها وتحميها من الامواج مع شدة تعرضها للرياح وقد شرح معالى محمد شفيق باشا أسماء بعض هذه الحشائش ومنها الخريزة والبرنوف والعبل والطرفة

رابعاً — عاينت اللجنة فى عودتها الموقع الذى اقترحته لبناء الكوبرى فيه عند كيلو ٨ غربى بور سعيد السليم

خامساً — لاحظت اللجنة سافى الرمال على الطريق الموجود الآن فعلا غربى بور سعيد واشتغال أنفار البلدية فى أزالته

عندعودة اللجنة طلبت من حضرة محافظ بورسعيد استحضار بعض أهل الخبرة من الصيادين للاسترشاد بخبرتهم وفعلا حضروا الى صالون معالى الرئيس وقرروا أن المهم أن تكون هناك حوائطساندة بجانبى الكوبرى لتحديد المجرى والا كان عرضة للانهيار والارتدام بفعل التيارات المختلفة وأنه من الضرورى تعميق المجرى بالكراكة

جلسة ١١ ديسمبر سنة ١٩٣٢

عقدت الجلسة تحت رياسة معالى محمد شفيق باشا بوزارة المواصلات ووجهت الىّ بضع أسئلة بخصوص تقديرى للتكاليف ومقارنة ذلك مع تقدير مصلحة الطرق تقدمت على مقايسة بنسبة تقدير المصلحة المذكورة وذكرت اللجنة أنه مهما يكن تقدير مصلحة الطرق لتكاليف انشاء الطريق فان لمشروعى المميزات الآتية : —

أولا — ان تشغيل المتر المكعب فى مشروعى لا يزيد عن ٣٠ ملليما بينما تكاليف المتر المكعب بحسب التخطيط الأخيرلمصلحة الطرق لايقل عن ٣٠٠ مليم إذا كان التشغيل باليد

ثانياً — بفضل المجرى الملاحى الذى ينتج عن تكوين الطريق بالكراكة فان الوفر فى ثمن المتر المكعب من الأحجار والرمل والزلط وغير ذلك من مهمات البناء هو ٤٠٠ مليم أى جنيه للمتر الطولى من الطريق

ويبلغ اجمالى هذا الوفر من عملية المكدام وحدها نحو ٣٧٠٠٠ جنيه

ثالثاً — لا تحتاج ميول هذا الطريق لتكسية بالحجر من الجانب البحرى لأن شريط الماء الذى يفصلها عن الجزر لا يمكن أن يحدث أمواجا لقلة عمق المياه به

ويمكننا تجفيفهُ اذا استدعت الحال بردم حاق البغدادى وفيما بين بر الحمار وبر الرمل

ومع كل فهذه تفصيلات وأشياء لا يمكن البت فيها إلا بعد تمام عمل الميزانيــة التى طلب من مصلحة المساحة اجراؤها بالبحيرة ومن ثم يمكن اختبار أحسن تخطيط للمجرى الملاحى والطريق

أما من الجانب القبلى فانه يسرنى أن مصلحة الطرق وافقتنى على عدم ضرورة تكسيته

ويلاحظ أن مشروعى يسمح بجعل الطريق على ارتفاع ٢٫٠٠ متر فوق سطح البحيرة بينما مصلحة الطرق تكتفى بمتر وربع

وقد شاهدت اللجنة كيف تنمو الحشائش بالجزر الكائنة بالبحيرة فبالأحرى نموها على ميول الطريق

وهنا انتهت اللجنة من بحثها المبدئى — ويلاحظ أن جميع مباحثها كانت منصرفة عن مشروعى لفتح الميناء مع أنه هو المشروع الأصلى الذى تكبدت الحكومة فى سبيل دراسته بضع آلاف من الجنيهات ومع العلم بأنه لم يلجأ لفكرة انشاء الطريق إلا لتعذر فتح الميناء وعظم تكاليف المشروع الذى قدمه الخبراء

حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا

أتشرف باخطار معاليكم أنه فيما يتعلق بالمشروع المقدم منى عن فتح ميناء دمياط وإنشاء طريق بينها وبين بورسعيد قدمت لمعاليكم ولحضرتى صاحبى العزة عضوى اللجنة وحضرات أصحاب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى ووكيلها ومفتش الكبارى وباشمهندس المين والفنارات نسخاً من تقريرى عن المشروع المذكور ولكننى لم أستطع للآن الحصول أو الاطلاع على أى من التقارير التى قدمت للجنة من :—

١ مصلحة الطرق والكبارى

٢ مصلحة المين والفنارات

٣ وزارة المواصلات

وكذلك اتبعت اللجنة — لحكمة — فى مناقشة المشروع طريق السرية فكانت تسأل كل من تريد سؤاله على حدة

ولما كنت من جانبى قد قمت بتقديم كل مالدى من البيانات فأعتقد أن معاليكم توافقون على أنه من حقى أن استميحكم فى طلب صور من تلك التقارير والاطلاع على غيرها من المستندات الخاصة بالمشروع حتى أستطيع الادلاء بما يعن لى من الملاحظات عليها قبل أن ترفع اللجنة تقريرها النهائى لاسيما وأن الجرائد قد نشرت بالفعل طرفاً من اعتراضات المصالح المذكورة على المشروع

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحترام ،،

المخلص

احمد راغب

قنا فى ١٧ ديسمبر سنة ١٩٣٢

عزيزى راغب

كل هـذا من اختصاص حضرة صاحب العزة شاكر بك فاطلبوا منه أى دوسية ترغبونها

١٩ / ١٢ / ١٩٣٢ المخلص

شفيق

عينات الأتربة من قاع بحيرة المنزلة

طريق بورسعيد ودمياط

سيدى العزيز حسين بك سرى

بعد تقديم الاحترام أتشرف بأن أرسل لعزتكم مع هذا مجموعة من ٤٠ انبوبة زجاجية داخلها عينات من نتيجة الحفر الذى قامت به مصلحة الطرق والكبارى ببحيرة المنزلة الى عمق عشرة أمتار وكذا كرة من الطينة التى أطلقوا عليها لفظة (زئبقية)

وقد تحجرت العينات التى لديهم فى صناديقها لدرجة أننى اضطررت لسكب الماء عليها عند ملء الأنابيب يوم ٩ مارس الجارى

شىء واحد أرجوه من اللجنة وهو أن يتاح لى الاطلاع على مشروعها قبل تقديمه رسمياً لأبدى ملاحظاتى عليه وذلك لأننى لاأود بالمرة إغضاب أى من حضراتكم بتوجيه أى انتقاد لمشروعكم بعد تقديمه

وأعتقد أنه ليس هناك ما يمنع إجابة رجائى هـذا فاننى تقدمت بهذا المشروع بصفتى الشخصية وتقدمت بفكرة لحله لا أكثر من ذلك

وختاماً أؤكد مزيد احترامى لعزتكم والسلام م

قنا فى ٢٤ مارس سنة ١٩٣٣ المخلص

احمد راغب

ملحوظة :—

علمت بعد ذلك أن حضرة صاحب العزة حسين بك سرى أرسل صورة خطابى هذا لحضرتى صاحبى العزة محمود بك شاكر محمد ومحمد بك عثمان

أما عينات أتربة الحفر فقد أرسلتها لقسم المساحة الجيولوجية وتجد نتيجة التحليل بالملحق رقم ١٢

تعديل تشكيل اللجنة

صورة مذكرة مرفوعة لمجلس الوزراء

قرر مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ١٩ اكتوبر سنة ١٩٣٢ تأليف لجنة لدرس مشروع انشاء طريق موصل من بور سعيد الى دمياط

ونظراً لما طرأ من التغيير على وظائف [1] حضرات أعضاء هذه اللجنة تقترح وزارة المواصلات أن يعاد تشكيلها على الصورة الآتية :—

حضرة صاحب العزة محمود شاكر محمد بك المدير العام لمصلحة السكة الحديد والتلغرافات والتليفونات

حضرة صاحب العزة محمد عثمان بك وكيل وزارة المواصلات

حضرة صاحب العزة حسين سرى بك وكيل وزارة الاشغال العمومية

وتتشرف هذه الوزارة برفع هذه المذكرة الى مجلس الوزراء راجية التكرم باقرار ما جاء بها

وزير المواصلات

(ابراهيم فهمى كريم)

فبراير سنة ١٩٣٣

الى وزارة الاشغال العمومية

وافق مجلس الوزراء بجلسته المنعقدة فى ٢ مارس سنة ١٩٣٣ على ماجاء

(١) عين حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا وزيرا للاشغال وحضرة صاحب العزة محمود بك شاكر محمد مديرا عاما لمصلحة السكة الحديد والتلغرافات والتليفونات وحضرة صاحب العزة محمد بك عثمان وكيلا لوزارة المواصلات

فى هذه المذكرة على أن تكون اللجنة برئاسة محمود شاكر محمد بك وقد أبلغت وزارة المواصلات هذا القرار

رئيس مجلس الوزراء
(اسماعيل صدقى)

وعقب تشكيل اللجنة سافرت فى ٢٣ مارس سنة ١٩٣٣ الى دمياط واستصحبت معها حضرتى مدير عام مصلحة الطرق والكبارى ومفتش الكبارى ، والتمست إذ ذاك مرافقتى للجنة فى زيارتها هذه للجانب الغربى من البحيرة ولكن مع الأسف لم يجب طلبى

ثم قام بعد ذلك حضرة صاحب العزة محمد بك عثمان بالمرور على ساحل البحر فيما بين دمياط وبورسعيد ويظهر أن عزته رأى أوفقية السير بالطريق فى كامل طوله على ساحل البحر ، وحبذ ذلك ، فقررت اللجنة الانتقال لدراسة هذه الفكرة الجديدة ، ولما علمت بذلك رجوت من حضرة صاحب العزة محمود بك شاكر محمد أن أصحبهم لأدلى لهم ببعض الملاحظات فتفضل بالموافقة

وفعلا بارحنا العاصمة فى صباح يوم الأربعاء ١٤ يونيه ووصلنا إلى رأس البر حوالى الساعة الثانية بعد الظهر

وانتهزت الفرصه فذهبت لمعاينة أرصفة شركة قنال المنزلة بشط غيط النصارى ومررت ثانية على الطريق الموصل الى سيدى شطا وتحققت من عدم وجود أتربة يمكن نقلها لردم الجزء الغربى من الطريق كما أن الطريق الحالى من نقطة السواحل الى سيدى شطا ضيقة ومتعرجة وإلى جانبها

البحرى مجرى للرى وانه يحسن ترك هذا الطريق الغياطى كما هو وانشاء وصلة بدلا منه للسكة المقترحة إلى جانبه البحرى بالكراكة داخل البحيرة تفاديا لنزع الملكية وعرقلة المواصلات بين سكن سيدى شطا ودمياط أثناء العمل

وفى صباح ١٥ يونيه قمنا الساعة ٩ صباحا من الشاطىء الشرقى لرأس البر فى ثلاث سيارات ، الأولى ركبتها اللجنة ، والثانية ركبتها صحبة حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى والثالثة ركبها اثنان من مشايخ الصيادين ، وبعد أن سرنا نحو ٤ كيلومترات على ساحل البحر وجدت الاتوموبيلات صعوبة فى السير فوقفنا وفحصت اللجنة رمال الساحل على بعد نحو ٢٠٠ مترا من الماء ثم تابعنا السير ولكن الاتوموبيل الثالث لم يستطع اللحاق بنا فتركناه وتابعنا سيرنا، طوراً على حافة البحر تماما وطوراً آخر وبصعوبة على الرمال المرتفعة قليلا ، وذلك خشية من الأمواج التى بللت الاتوموبيل الأول والذى كان خط سيره أمامنا دليلنا فى الابتعاد عن لطم الأمواج

ثم وقفت اللجنة مرة ثانية عند نقطة خفر السواحل الكائنة على بعد ٣ كيلو متر تقريباً قبلى شرقى حلق الوحل وسألت اللجنة الصيادين هناك عن المدى الذى تصل اليه مياه الأمواج فى الشتاء فأشاروا الى خط يبعد نحو ٦٠٠ متراً عن الساحل تنمو على حافته الحشائش وقالوا الى هناك تصل أمواج البحر

ولم تعد اللجنة تسأل بعد ذلك عن مدى وصول مياه البحر لأن خط

تلك الحشائش كان ظاهراً ومثبتاً أن مياه البحر تصل أحياناً الى نحو كيلو متر في داخل الساحل بل في بعض النقط تكاد مياه الأمواج تتصل بمياه البحيرة

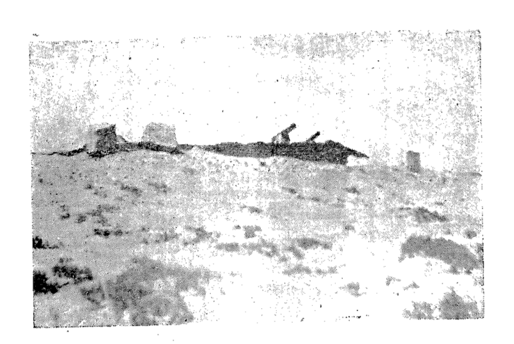
بعد ذلك رأينا أن نتقدم بأوتوموبيلنا أمام أوتوموبيل اللجنة حتى يمكنهم أن يتجنبوا المواقع الصعبة

وأوقفت الاتوموبيل لأخذ صورة لطابية الديبة وهي إحدى القلاع التي أقامها خالد الذكر الخديوي اسماعيل فلما وصل حضرات أعضاء اللجنة قالوا أين نحن ؟ قلنا بأشتوم الديبة ولم نعرف من المعاينة هل كان البوغاز الى يمين القلعة أو الى يسارها لأنه لم يكن هناك أي أثر له

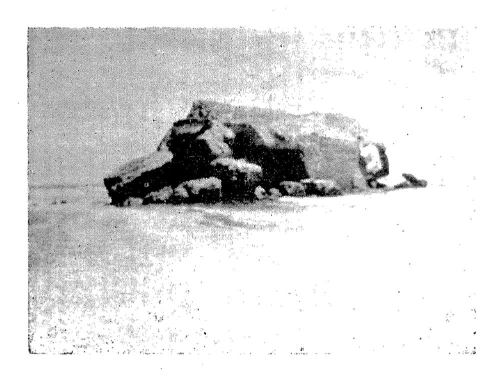
بعد ذلك تابعت اللجنة سيرها الى أشتوم الجميل وعبرنا البوغازين الغربي والشرقي بالزوارق وركبنا الاتوموبيلات التي كانت في انتظارنا الى بور سعيد التي وصلناها قبيل الظهر

والساحل الفاصل بين البحر الابيض المتوسط وبحيرة المنزلة فيما بين النيل وأشتوم الجميل لايعلو عن متر فوق سطح البحر فهو قليل الارتفاع قفر موحش ورماله قذرة مختلطة بالكثير من المواد العضوية وبقايا النباتات البحرية

وقضت اللجنة بقية يومها ببور سعيد وعقدت جلسة قصيرة للمباحثة وتقدمت لحضرات أعضائها ورئيسها راجيا ان يتفضلوا باطلاعي على مالديهم من أفكار جديدة وكذلك كرّرت الرجاء في صباح اليوم التالي ولكن بدون جدوى



طابية أشتوم الدبة



بقايا طابية أشتوم الجميل

وفى صباح ذلك اليوم ذهب حضرة صاحب العزه محمد بك عثمان وكيل وزارة المواصلات ومعه حضرة صاحب العزة مدير عام مصلحة الطرق والكبارى لمعاينة الكراكات التى حضرتها شركة قنال السويس وهى المنحة القيمة التى سبق ان رفضتها مصلحة الطرق

وفى ظهر نفس اليوم ١٦ يونية سنة ١٩٣٠ ركبنا القطار الى مصر وتخلف بينها حضرة صاحب العزة محمد بك عثمان وكيل وزارة المواصلات لعزمه السفر بالاجازة الى الخارج فى ظهر اليوم التالى

استدراك

وحيث أن القارىء قد يتشوق الى معرفة حالة الجو وسرعة الرياح ومبلغ هياج البحر فى الأيام التى قامت فيها اللجنة بمعاينة ودرس المشروع فى الطبيعة فقد نقلت عن تقارير مصلحة الطبيعات كل هذة البيانات ورصدتها بالملحق رقم ١٤

الفصل الحادى عشر

تقارير اللجنة

اللجنة الأولى

كانت هذه اللجنة مؤلفة تحت رئاسة حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا وعضوية حضرتى صاحبى العزة محمود بك شاكر محمد وحسين بك سرى

وقد والت هذه اللجنة دراساتها وأبحاثها فى المدة بين ١٩ نوفمبر و١١ ديسمبر سنة ١٩٣٢ حيث حررت فى جلستها التى عقدت مساء اليوم الأخير تقريراً تمهيدياً قدمته لحضرة صاحب المعالى وزير المواصلات الذى رفعه بتاريخ ١٣ ديسمبر سنة ١٩٣٢ لمجلس الوزراء وهذا نصه :

القرار التمهيدى للجنة

بناء على القرار الصادر من مجلس الوزراء فى ٢٥ اكتوبر سنة ١٩٣٢ بانتدابنا نحن الموقعين عليه أدناه لدراسة المشروع المقترح من حضرة احمد افندى راغب مفتش رى القسم الخامس بوزارة الأشغال عن انشاء طريق يوصل بين بور سعيد ودمياط ماراً ببحيرة المنزلة بدلا من مروره على شاطىء البحر الأبيض المتوسط أن تنشأ من أجزاء هذا الطريق ترعة ملاحية تصل هاتين المدينتين ويمكن الاستغناء بها عن توسيع ميناء دمياط

وبعد اطلاعنا على الملفات وسماع أقوال الطرفين ومعاينة موقع أشتوم الجميل نرى بالاجماع عدم الموافقة على المشروع سالفى الذكر وسنتقدم بمشروع آخر بعد اتمام أبحاثنا

وبما أن ميعاد صلاحية العطاءات التى قدمها المقاولون لانشاء ممر صناعى فوق أشتوم الجميل تنتهى يوم ١٣ الجارى فاننا نرى بالاجماع أيضاً الغاء هذه المناقصة حيث أن المشروع الذى سنتقدم به يخالف التصميم الذى قدمه المقاولون بعطاءاتهم على مقتضاه

« امضاءات »

حسين سرى — محمود شاكر — محمد شفيق

تاريخ ١١ ديسمبر سنة ١٩٣٢

ملاحظات المؤلف على القرار التمهيدى

إذاً فاللجنة قد رأت بالاجماع : —

أولا — عدم الموافقة على مشروع مصلحة الطرق والكبارى وكذلك على المشروع الذى تقدم به المؤلف للحكومة

ثانياً — الغاء المناقصة الخاصة بالكوبرى الذى حضّرته مصلحة الطرق والكبارى لمصب البحيرة بأشتوم الجميل

وعقبت على ذلك بأنها ستتقدم بمشروع آخر بعد اتمام ابحاثها .

واذاً فالذى ننتظره هو أن يكون المشروع الذى ستتقدم به اللجنة مشروع بكر لا يمت لمشروعى أو مشروع مصلحة الطرق بصلة

وإلا فانه اذا كان مرتباً على فكرة مصلحة الطرق أو فكرتى فلا يصح أن يسمى مشروعا أو شبه مشروع

وحتى لا يصح أن ينعت بصفة التعديل فان كل الذى تقدمتُ به بشأن مشروعى هو الفكرة فقط (Conception) وهذه الفكرة يتلوها تفصيلات من أعمال الجس والميزانيات وتحضير الخرائط وغير ذلك ، ثم وضع التصميمات وتحضير المقايسات طبقا لتلك الابحاث

فالبحث فى التفصيلات لا يتقدم الفكرة بل الفكرة (هى التى تتقدم كل شىء) وهى لب الموضوع وهى التى تسمى مشروعا

وقد سررت بالفعل لقرار اللجنة فيما يتعلق بتوصيتها بالغاء مناقصة

كوبرى أشتوم الجميل — وقد كان على وشك التنفيذ — ليس لما يعود على خزينة الدولة من وفر فى المال ، بل لأنه كان فى بنائه وفق تصميمات مصلحة الطرق القضاء على بحيرة المنزلة كمزرعة لصيد الاسماك ، وحرمان الآلاف من الصيادين وعائلاتهم من مورد رزقهم

وكان سرورى أكبر لأنه نتج عن تعرضى للمشروع بصفة عامة اهتمام الحكومة به وصدور قرار من مجلس الوزراء بتأليف لجنة من كبار المهندسين المصريين وعلى رأسهم حضرة صاحب المعالى رئيس جمعيتنا لدراسته — وانه كان من نتيجة ذلك أن اللجنة ستتقدم بفكرة جديدة ومشروع بكر بشأنه.

اللجنة الثانية

عدل مجلس الوزراء بقراره الصادر بتاريخ ٢ مارس سنة ١٩٣٢ اللجنة الأولى بأن أسند الرئاسة لحضرة صاحب العزة محمود بك شاكر محمد وجعل عضويتها لحضرتى صاحبي العزة محمد بك عثمان وحسين بك سرى.

ولما كانت اللجنة الأولى لم تحرر محاضر بمناقشتها وكان قد تسرب لعلمى مما نشرته الجرائد نبذا من التقارير التى قدمت للجنة ضد المشروع كلها ترمى الى أن دمياط لاقيمة لها كميناء

ولما كان حضرة صاحب العزة محمد بك عثمان عضو اللجنة الجديد ووكيل وزارة المواصلات الآن لا يعلم شيئا عن الاسئلة التى وجهتها الى اللجنة الأولى واجاباتى عليها ، فقد بادرت بتحرير مذكرة قدمتها فى مايو

سنة ١٩٣٣ للجنة أثبت فيها مناقشاتها لى بشأن المشروع وأشرت الى ما وصل الى علمى مما تضمنته التقارير كما شرحت الفوائد العميمة التى تعود على القطر المصرى كله بفتح ميناء دمياط على ما هو مشروح بالفصل العاشر

وقد والت اللجنة الثانية عملها فى المدة بين ٢٣ مارس و ١٦ يونيه سنة ١٩٣٣ واتبعت سرية البحث ولم تتفضل علىّ بأى ايضاح أو شرح ورفضت رفضاً باتاً أن تطلعنى على مشروعها ، أو ما تريد أن تدخله على مشروعى من تحوير أو تعديل مع تكرار رجائى لحضرات أعضائها فرداً فرداً

وقد كان غرضى من تكرار الرجاء ظاهراً وهو التعاون مع حضراتهم كمهندس ومدهم بالمعلومات والبيانات التى اهتديت اليها أثناء بحثى الطويل للموضوع من جميع نواحيه

ولكن اللجنة مع الأسف لم تجب لى رجاء وأرسلت لحضرة صاحب المعالى وزير المواصلات التقرير الآتى : —

تقرير اللجنة المعينة بقرار مجلس الوزراء

الصادر بتاريخ ٢ مارس سنة ١٩٣٢

لانتخاب موقع الطريق المزمع انشاؤه بين مدينتى دمياط وبور سعيد

كان أول ما عنت به اللجنة فحص موضوع الاتصال بين بحيرة المنزلة والبحر الأبيض المتوسط فاستعرضت أولا اقتراح حضرة راغب افندى الذى يقضى باهمال فتحة أشتوم الجميل الحالية وعمل فتحة جديدة بقطاع ضيق تبعد عن الاشتوم بمسافة اثنين كيلو متر تقريباً الى الشرق على أن يبنى كوبرى أو قنطرة عند هذا الموقع ويكون الاتصال الوحيد بين البحيرة والبحر

ثانياً — اقتراح مصلحة الطرق والكبارى الذى يقضى باستبقاء الفتحة عند اشتوم الجميل باتساعها الحالى وبمجراها المزدوج على أن يبنى عليها كوبريان سعة كل منهما نحو ٢٥٠ متراً ويتكون من فتحة رئيسية فى الجزء العميق من المجرى وعشر فتحات أضافية للمساعدة على تمرير المياه

وقد عاينت اللجنة هذين الموقعين كما شاهدت مواقع مخارج المياه القديمة التى عملت اما خصيصاً فى العهود الحديثة أو التى يرجع تاريخ وجودها الى آجال بعيدة وأصبحت جميعها الآن مطمورة لا تمر منها المياه الى البحر

وناقشت اللجنة الصيادين ورجال مصلحة خفر السواحل فى طريقة

وتاريخ الهجرة السنوية للأسماك من البحيرة الى البحر وبالعكس ولاحظت تأثير الأمواج البحرية وما تجلبه الى الشواطىء من الرمال وكذلك مايحدث من دخول كميات كبيرة من مياه البحر الى البحيرة تبعاً لحركة المد والجزر

وقد ظهر لهـا أنه يمكن الاكتفاء بفتحة واحدة تكون الصـلة بين البحيرة والبحر وأنه يجب أن يكون قطاع هذه الفتحة ذا عمق كاف وأن لا يقتصر فى حساب عرضها على كفايتها لمرور تصرف البحيرة الى البحر بانتظام وبسرعة كبيرة بل يجب مراعاة الحركة العكسية لدخول مياه البحر الى البحيرة فى الوقت القصير للمد والى ضرورة ايجاد عرض كاف لا يتسبب عن ضيقه أحجام الاسماك عن المرور فيه ولذلك تقترح اللجنة ما يأتى : —

أولا — ان تكون الصلة بين البحيرة والبحر عند موقع أشتوم الجميل

ثانياً — ان يكتفى بالمجرى الغربى لهـذا الاشتوم وان يسد المجرى الشرقى وتعمل له التحفظات اللازمة لوقايته من البحر

ثالثاً — أن تطهر بالكراكات اذا اقتضى الحال المجارى الواقعة داخل البحيرة والمتصلة الآن بالمجرى الشرقى للاشتوم بحيث يتسنى اتصـالها بالمجرى الغربى

رابعاً — أن يبنى على المدخل الغربى كوبرى واحد غير ملاحى ذو فتحة واسعة (حوالى ٤٠ متر) عند الموقع العميق على أن تتصل هذه الفتحة من الجهتين الى الطريق بواسطة فتحات أخرى اضافية تمر منها المياه وذلك بغية ابقاء قطاع المجرى الحالى بالسعة التى هو عليها الآن

ثم قامت اللجنة بعد ذلك بدراسة الطريق نفسه وعاينت الجزء الذى تتولى شركة قنال السويس عمله بين بورسعيد وأشتوم الجميل فوافقت على تخطيطه نظراً لسابقة اقراره بمعرفةوزارة المواصلات ، وحصرت مباحثها فى المسافة بين أشتوم الجميل ودمياط واستعرضت لذلك الخطوط الآتية :—

أولا — تخطيط مصلحة الطرق والكبارى . يمر هـذا الخط من الأشتوم الى سيدى شطا فوق الجزائر الرملية وتقترح المصلحة انشاءه باليد

وقد ظهر للجنـة أن عدداً كبيراً من الجزائر المفروض أخذ أتربتها لتكوين الجسر لا يرتفع عن سطح الماء بأكثر من بضع سنتيمترات ولا يزيد عرضها عن بضع عشرات الأمتار الأمر الذى يتحتم معه نقل الأتربة لتكوين الجسر من مواقع أخرى بعيـدة وظهر أيضاً أن الطريق المقترح سيمر فى بعض أجزائه وسط ميـاه البحيرة بما يجعل شغل الأتربة باليـد عسيراً جداً وباهظ التكاليف .

يضاف إلى ذلك أن نفقات نقل المهمات والأدوات اللازمة لرصف الطريق بالمكدام ووقاية ميوله الشمالية مرتفعة وأن المدة اللازمة لانشائه ستكون طويلة بالتبعية .

ثانياً — تخطيط للطريق يتبع شاطىء البحر من الأشتوم إلى عزبة البرج ثم يتصل بالسكة الزراعية الموصلة للمرسى المقابل لرأس البر

ظهر للجنة اعتراض أساسى على هذا التخطيط من جهة الطول إذ يزيد على طول الخط المستقيم داخل البحيرة بما لا يقل عن عشرين كيلومتراً .

وحيث ان الفكرة الأساسية فى انشاء طريق يصل دمياط ببورسعيد هى للتسهيل فى سبل النقل بين المدينتين وعلى الأخص الخضروات والألبان والمحصولات الطازجة مما يفضل معه قصر الطريق عن أى اعتبار آخر لضمان السرعة وقلة نفقات النقل لذا رأت اللجنة عدم التوصية عليه .

ثالثاً — تخطيط حضرة احمد راغب افندى . يسر اللجنة أن تسجل هنا تقديرها للمجهود الذى بذله حضرة راغب افندى وتود أن تقرر أخذها بمبدأ اقتراحه الذى يقضى بعمل الطريق بواسطة الكراكات غير أنها تلاحظ على تخطيطه المقترح الذى يقضى بعمل الطريق داخل البحيرة على خط مستقيم تقريباً ما يأتى : —

ا — بما أن متوسط منسوب قاع البحيرة عبر موقع التخطيط الذى يقترحه حضرته هو حوالى نصف متر تحت منسوب البحر فان تكوين الطريق بمنسوب متر ونصف فوق سطح البحر يدعو الى زيادة مكعبات الردم .

ب — إن وقوع الميل البحرى للطريق فى المياه دائما يدعو إلى ضرورة وقايته تحت وفوق خط المياه بمادة صلبة إذ لا ترى اللجنة أن فى الحشائش التى يمكن حسب قول راغب افنـدى أن تنبت فى الميل ما يكفى للوقاية من الآن إزاء كل ذلك تقترح اللجنة ما يأتى : —

أن ينشأ الطريق بين كوبرى أشتوم الجميل المقترح عمله وناحيـة سيدى شطا بالـكراكة كالآتى : —

ا — أن يكون التخطيط متتبعاً بقدر الامكان الحافة القبلية للشواطىء أو الجزر لتكون منها وقاية من تأثير الأمواج فى أطول جزء من طوله

ب — يعمل الطريق بعرض ١٢ متر من أعلى ويرصف من ذلك بالمكدام ما عرضه ٦ أمتار وبالترتيب المبين بالقطاع الأورنيكي التالى

جـ — فى حالة مرور الطريق فى جزء مائى من البحيرة يجب عمل تكسية حجرية فى الميل الشمالى للوقاية

امضاءآت

حسين سرى — محمد عثمان — محمود شاكر

١٢ يونيو سنة ١٩٣٣

ملاحظات المؤلف على التقرير النهائى للجنة

كم كنت أود أن أتفادى إبداء أية ملاحظة على التقرير النهائى للجنة وتظهر رغبتى هذه جلية فى خطاب[1] أرسلته لحضراتهم بتاريخ ٢٤ مارس سنة ١٩٣٣ جاء فيه ما يأتى :—

« شىء واحد أرجوه من اللجنة وهو أن يتاح لى الاطلاع على مشروعها قبل تقديمه رسمياً لأبدى ملاحظاتى عليه وذلك لأنى لا أود بالمرة إغضاب أى من حضراتكم بتوجيه أى انتقاد لمشروعكم بعد تقديمه وأعتقد أنه ليس هناك ما يمنع اجابة رجائى هذا فانى تقدمت بهذا المشروع بصفتى الشخصية وتقدمت بفكرة لحله لا أكثر من ذلك »

لم أكتف بهذا الخطاب بل كررت الرجاء وتابعت التوسل لحضراتهم وألححت كثيراً فى ذلك — كل هذا لشىء واحد هو الرغبة فى التعاون مع حضراتهم واعتقاداً منى بأنى أستطيع اقناعهم ببعض ما لدى من مستندات

كل ذلك يذكره حضراتهم تماماً ولى تمام الثقة فى سعة صدرهم اذا أنا أبديت الآن بعض الملاحظات ، على أنى قبل إبداء ملاحظاتى يجب أن أوضح أصل الفكرة فى مشروعى حتى يسهل معرفة ما وافقت عليه اللجنة وما رفضته من مشتملاتها

وهذه الفكرة تشمل ما يأتى :—

عن الطريق ـ فانى قد أشرت الى أنه يجب انشاؤه بالكراكات وبالبحيرة بعيداً عن ساحل البحر

---

(١) راجع صفحة ٢١١

عن الكبارى ـ (ا) فانى قد أشرت الى أن كوبرى بوغاز أشتوم الجميل بحسب تصميم مصلحة الطرق والكبارى سعته أكبر بكثير من اللازم

(ب) كما وانى اخترت أحسن موقع لاقامة الكوبرى

عن القنال الملاحى ـ فانى قد أشرت الى أنه سيكون نتيجة محتمة لانشاء الطريق بالكراكة وأنه يمكن استعماله لنقل المواد اللازمة لرصف السكة وما يلزمها من مواد للرصف والوقاية

فماذا قالت اللجنة ؟

عن انشـــــاء الطريق

مشروع مصلحة الطرق

رفضت اللجنة تخطيط مصلحة الطرق وطريقة تنفيذ العمل باليد ، ونعتت المشروع بأنه عسـير جداً ، باهظ التـكاليف ، وأنه يستلزم مدة طويلة لانشائه

طريق الساحل

كما رفضت الفـكرة القائلة بالسـير بالطريق على ساحل البحر ، لأنه يزيد فى طول السكة عن الخط المستقيم داخل البحيرة بما لا يقل عن عشرين كيلو متراً ، ولأنه يتنافى مع الفكرة الأساسية فى انشاء هـذا الطريق ، وهى تسهيل المواصلات وتقصير مداها بين المدينتين

مشروع المؤلف

تفضلت اللجنة بأن أبدت سرورها بتسجيل تقديرها للمجهود الذى بذلته واعترافها بأنها أخذت بمبدأ اقتراحى (الفكرة) .

وأقرت اللجنة ما أشرت به من ضرورة عمـل الطريق كله بالـكراكات ، فيما بين أشتوم الجميل وسيدى شطا ، ولـكن شدة رغبتها فى أقتصاد تـكاليف المشروع جعلها تبدى الملاحظات الآتية : —

ا — عدم التقيد بجعل الطريق خطاً مستقيما بل السير به متتبعاً بقدر الامكان الجوافى القبلية للشواطىء والجزر حتى تقل بذلك مكعبات الأترية

ب — وحتى يكون التصاق الطريق بهذه الجزر واقياً ضد تأثير الأمواج في أطول جزء من الطريق

ج — في حالة مرور الطريق في جزء مائي من البحيرة ، يجب عمل تكسية حجرية في الميل الشمالي ، لأن اللجنة ترى أن نمو الحشائش لا يكفي للوقاية

ملاحظات المؤلف

١ — مسألة الوفر في مكعبات الأتربة

أما عن الوفر في مكعبات الأتربة اللازمة لتشغيل الطريق ، ذلك الوفر الذي يظن الحصول عليه بالالتجاء الى حوافي الجزر فانني اطمئن اللجنة من هذه الناحية ، اذ الأمر ، بصرف النظر عن الزيادة في طول الطريق ، لا ينتج عنه وفر بالمرة بل بالعكس تنتج عنه زيادة المكعبات بمقدار يتجاوز ٣٦ ٪ وذلك لأن الكراكات ذات الجرادل سواء التي وعدت شركة قنال السويس بمنحها للحكومة أو تلك التي لدى شركات الكراكات بالقطر المصري[1] يلزمها عمق من المياه لا يقل عن ٢ متر

أي اننا اذا جعلنا الطريق خطا مستقيما ، وفرضنا أن قاع البحيرة على منسوب نصف متر تحت سطح البحر ، وهو ما سامت به اللجنة ، فان ما يلزم حفره بقاع البحيرة لتعويم الكراكات وتسهيل عملها هو متر ونصف فقط

---

(١) الكراكات ذات الجرادل التي لدى شركة الكراكات المصرية وهي رقم ٥٧ و ٥٨ يلزمها ٢٫٥٠ متر عمق وعرض لا يقل عن ١٤ متراً وتستطيع الواحدة حفر نحو ٣٠٠ الف متر مكعب في السنة

بينما إذا نحن جعلنا الطريق يسير محازيا للحوافى القبلية للجزر ، وفرضنا أن منسوب هذه الحوافى صفراً أو مع متوسط منسوب سطح البحر فان عمق الفحت لا يقل عن مترين

وحيث ان اللجنة أوصت بجعل عرض الطريق اثنى عشر متراً وعلى منسوب متر ونصف فوق سطح البحر فانه يسرنى أن تعلم اللجنة الآن أن المكعب اللازم لانشاء الطريق وفق هذا التصميم هو نفس المكعب الذى تشتغله الكراكة إذا جعلنا الطريق خطا مستقيما

وتبلغ الزيادة فى مكعبات الأتربة اذا جعلنا الطريق متعرجاً ، ومارا بمحازاة الجزائر نحو ٦٠٠ ألف متر مكعب قيمتها ١٢ ألف جنيه ، وهذه القيمة تعد كافية لحماية الأجزاء التى تحتاج الى حماية ضد تأثير الأمواج فيما لو جعلنا الطريق خطاً مستقيما

وحتى على فرض وجود زيادة فى التكاليف فان مميزات جعل الطريق تام الاستقامة (Aute Strade) تبرر صرف هذه الزيادة

أضف الى هذا ميزة أخرى عظيمة القيمة ، وهى أن القناة الملاحية الناتجة حتماً عن إنشاء الطريق بالكراكات ، تكون بالمثل مستقيمة وأكثر صلاحية للملاحة

ومما لا شك فيه لو أن رسومات الكراكات قدمت للجنة لما أوصت بغير جعل الطريق خطا مستقيما

حماية الطريق

أما مسألة جعل الطريق ملاصقا لحوافى الجزر لحمايته من الأمواج

فانى أوافق اللجنـة على أن السير بالطريق بهذه الـكيفية يحمى الجانب البحرى للسكة من الماء — ولـكنه يعرضها لما هو أخطر من الأمواج وهو سافى الرمال فيتعطل المرور عليها كما هو حاصل بسكة المعمورة رشيد

الجزر بالبحيرة

ثم ما هى هذه الجزر التى بالبحيرة ؟

نظرة الى القطاع الطولى (رسم رقم ٢) تنبئنا أنه فيما بين سيدى شطا وبر البغـدادى (كيلو ١٨) جميع الجزائر الواقعـة فى هذه المسافة وهى سورجان وبر الرمل وبر الحمّار تغمرها المياه ولا تنـكشف عنهـا إلا فى فترة التحاريق

وتخطيط الطريق فى خط مستقيم بين أشتوم الجميـل وسيدى شطا لايمر محاذيا لهذه الجزر المغمورة بل يخترقها بالفعل

أما فيما بين النهاية الغربية لبر البغدادى وسيدى أبو الوفا (كيلو ٢٨) فان الجزر فى هذه المسافة البالغ مداها نحو عشرة كيلو مترات رمالها سافية وبجوات المياه بينها واسعة بحيث يتعذر السير حول حوافيها دون أن يكون الطريق معوجا متعرجا وعرضة للارتدام بسافى الرمال

وأما فيما بين سيدى أبو الوفا وأشتوم الجميل (٩ كيلو مترات) فالطريق يسير فى خط مستقيم محاذيا للساحل فى نفس الخط الذى اقترحته

كيف يمكن صيانة الجانب البحرى من الطريق

اذا تقرر انشاء القنال الملاحى بين بورسعيد ودمياط وهو مشروعى

الأصلى فلا خوف بالمرة على الجانب البحرى للطريق لأنه سيفصله عن المياه مسطاح من الأتربة عرضه عشرون متراً ويعلو عن سطح البحيرة بمقدار متر أو أكثر

ولكن اذا رؤى الاكتفاء بالطريق واتضح أثناء السير بالعمل عدم كفاية الحشائش التى ستنمو بالميول والتى ستزداد كثافة تبعا لاحلاء مياه البحيرة — فان الأوفر والأجدى هو سد الفجوتين الكائنتين بين بر البغدادى وساحل الديبة من شرق وبر الحمار من غرب ، فتجف المساحة التى ستحصر بهذه الطريقه بفعل التبخر ولا تكون هناك مياه بالمرة بل والعمل بهذه للفكرة يهيىء لنا تكوين سلسلة من الأحواض لصناعة ملح الطعام كما هو مشروح بالفصل السادس بالصفحات ١٤٣ — ١٤٧

ومع كل فان الأمواج لن تكون ذات أهمية ـ أولا ـ لأن ماء البحيرة ضحضاح لا يتجاوز عمقه ٦٠ سنتيمترا ـ وثانياً ـ لأن تخلل الجزائر للمياه بجرى الطريق يذهب بكل أثر لما يمكن فرضه من تأثير الرياح والتموجات الطفيفة بمياه البحيرة

عن كوبرى بوغاز اشتوم الجميل

عن هذا الكوبرى أشارت اللجنة بما يأتى . .

الاكتفاء بفتحة واحدة من فتحتى بوغاز اشتوم الجميل ، « تكون الصلة بين البحيرة والبحر ، وأنه يجب أن يكون قطاع هذه الفتحة ذا عمق كاف وأن لا يقتصر فى حساب عرضها على كفايتها لمرور تصرف البحيرة الى البحر بانتظام وبسرعة كبيرة . بل يجب مراعاة الحركة العكسية لدخول مياه البحر الى البحيرة فى الوقت القصير للمد . والى ضرورة ايجاد عرض كاف لا يتسبب عن ضيقه أحجام الأسماك عن المرور فيه . »

ولست أدرى السبب الذى دعى اللجنة الى الاهتمام بضرورة تدفق مياه البحر الملح الى البحيرة . وحرصها على ذلك لدرجة جعلتها تشير بعدم فوات الفرص التى تسمح به أثناء فترات المد بالبحر . ولعلها سايرت مصلحة الطرق فى هذا السبيل . مع أن المصلحة المذكورة لم تلجأ لهذه الفكرة إلا فى سبيل الدفاع ولتبرير جعلها سعة الكوبرى ٦٣٠ مترا

فانى لما برهنت لهم على أن سعة الكوبرى يجب أن تكون مناسبة للتصرف المار من البحيرة الى البحر قالوا — لا ! - انه من الضرورى السماح بتدفق مياه البحر الى البحيرة وبكميات كبيرة !

وهذا الرأى ليس فى صالح البحيرة كمزرعة للأسماك ، وقد أقمت البرهان على بطلانه بالفصل السابع من هذا الكتاب

وحتى البداهة تنفيه — أليس البحر أكبر اتساعا من البحيرة . فما هى إذاً الأسباب التى تلجىء الاسماك الى الدخول ضمن محيطها المحدود ؟ اذا كان الماء فى كلتا الحالتين ملحا أجاجا .

ان الذين يقولون بضرورة جعل مصب البحيرة متسعا ، ظناً منهم انه كلما كان الاتصال بين البحيرة والبحر كبيراً ، زادت كميات الأسماك الواردة الى البحيرة . على غير صواب فى هذه الفكرة أيضا .

لأنه هب اننا أزلنا الجسر الفاصل بين البحيرة والبحر وأوجدنا بذلك أكبر اتصال ممكن بينهما فماذا تكون النتيجة ؟

النتيجة أن البحيرة حينئذ تفقد صفاتها كبحيرة ، وتصبح جزءا غير منفصل عن البحر — ويصبح ماؤها مالحا لا تنبت فيه الحشائش التى هى غذاء الأسماك .

ان تاريخ البحيرة ينبئنا بهذه النتيجة ، اذ أن ايرادها من السمك بكافة أنواعه ، قد أخذ فى التضاؤل منذ أخذ بوغاز اشتوم الجميل فى الاتساع سنة بعد أخرى . فبعد أن كان عرض البوغاز أقل من مائة متر فى عام ١٨٨٦ أصبح الآن ١٣٠٠ مترا فى أضيق نقطة منه .

ومعنى هذا أن ضعف ايراد البحيرة من الأسماك ، كان نتيجة لزيادة تدفق مياه البحر الى البحيرة بسبب زيادة سعة البوغاز .

أن بالحكومة قسم لابحاث المصائد جميع مطالبه فى الماضى من مصلحة الرى هى العمل على تعميق البوغاز لا توسيعه . فما علينا إلا أن نطلب من ذوى الاختصاص به تحديد العمق اللازم لمصب البحيرة .

ومتى حُدد هذا العمق بدأ عمل المهندس ، لحساب سعة الكوبرى أو القنطرة الواجب بنائها بالمصب تبعاً لهذا العمق ولكميات المياه الواجب صرفها.

سرعة التيار بالمصب

أن الاسماك تلجأ الى البحيرة فى طلب الغذاء على الحشائش التى تنمو بها والتى تستلزم أن يكون ماؤها شروبا .

أما دليلها الى مدخل البحيرة فهو تيار المياه ، فعلى قوة هذا التيار ودرجته من العذوبة ، يتوقف مقدار الأسماك التى تدخل البحيرة .

وليس هذا القول من عندياتى ، بل هو قول قسم ابحاث المصائد والعلماء المختصين فى هذا الموضوع على ما تجده مفصلا فى التقارير السنوية لقسم ابحاث المصائد وفى الملحق (رقم ٤)

واذاً فمن الواجب جعل سعة القنطرة بحيث ينتج عنها تيار من المياه ذو سرعة مناسبة لجذب الأسماك وصغارها (الزريعة)

أحجام الأسماك

قد أشارت اللجنة فى تبرير جعل كوبرى البوغاز متسعاً ، أكثر من اللازم ، الى احتمال أحجام الأسماك عن المرور بمجرى ضيق .

ولتسمح لى اللجنة أن أدافع عن شجاعة الأسماك بهذا الصدد !

أن الأسماك لا تحجم عن القفز ضد التيار فى مدارج الشلالات وقد اخبر اللجنة حضرة صاحب العزة حسين بك سرى بأنه شاهد ذلك أثناء

رحلته بأعالى النيل وكما شاهدته بهدارات الفيوم وخلف خزان أسوان كما
تدل على ذلك الصورة الفوتوغرافية فى الصفحة المقابلة

أن الأسماك لا تحجم فى سبيل هجرتها للتناسل عن الدخول فى مواسير
المص الضيقة بالطلمبات واللف مع تيار الماء الشديد فى خلال مراوحها .

فقد جاء فى تقرير سنة ١٩٢١ لقسم ابحاث المصائد ما يأتى : —

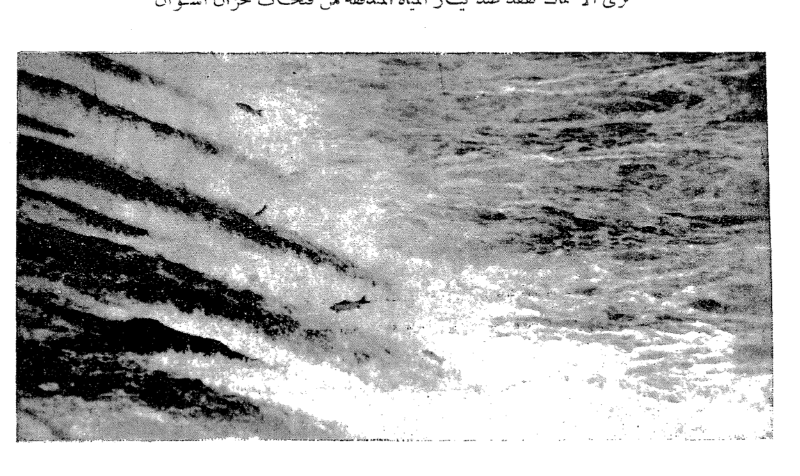
«أن ٢٥ ٪ من صغار البورى (الزريعة) التى أدخلت الى بحيرة مريوط
خرجت من البحيرة عن طريق طلمبات المكس ، حالما تكامل نموها من
الوجهة التناسلية الجنسية ، وقد صيد فى سنة ١٩٢٥ من هذه الأسماك
الراحلة بهذا الطريق خمسة أطنان فى ليلة واحدة »

أن تصميم خزان جبل الأولياء يشمل لصعود الأسماك من خلف
الخزان الى أمامه مدرجاً يبلغ ارتفاعه سبعة أمتار ، ولن تنكص الأسماك
عن ارتقاء درجاته قافزة نحو متر من سلمة الى التى تليها .

ان المجرى أو الدليل الذى سيوصل بين البحيرة والبحر بحسب
اقتراحى يبلغ مسطح قطاعه نحو ٢٠٠ مترا مربعاً . فهل تنكص الأسماك
عن التوارد اليه مع أن مسطح قطاع المجرى الموصل بين طلمبات المكس
والبحر يبلغ نحو عشر هذا المقدار ؟ ـ والأسماك وزريعتها تتوارد اليه بكثرة
جعلت قسم ابحاث المصائد ينقلها منه جرفا الى البحيرة

وأمامنا ممر الأسماك Fish Pass بالقبوطى عند هويس الرسوة ببحيرة
المنزلة وسعته مترا واحدا ومع كل لاتتردد زريعة الأسماك عن ولوجه

ترى الأسماك تقفز ضد تيار المياه المتدفقة من فتحات خزان أسوان



طراز الـكوبرى

لم تشر اللجنة الى الطراز الذى يبنى على موجبه الـكوبرى ولـكننى لا أظنها أمام ماشرحته فى الفصل السابع إلا موافقة على جعله قنطرة ذات فتحات وأجهزة تفتح وتقفل حسب الحـالة ، مع بقاء الفتحة الملاحية ومسطحها ١٠٠ مترا مربعا مفتوحة على الدوام

ومن حسن الحظ انى اطلعت أخيرا على تقرير عن بحيرة البرلس لجناب المستر هايند مارش ، الذى كان مديرا لمشروعات الرى ، رفعه لوزارة الأشغال بتاريخ ١٣ ديسمبر سنة ١٩٢٦ بعد أن قام ببحث طلبات مصلحة السواحل ومصائد الاسماك عن هذه البحيرة ، من حيث احلاء مائها وبقاء بوغازها مفتوحا وقد جاء بهذا التقرير مايأتى

The Boghaz could be kept open during the flood and winter by the construction of two works namely : —

1) A cut from the Nile to admit fresh water and thus fill up the lake early in flood, and :

2) A light regulator of large capacity across the Boghaz; which could be closed to prevent the back flow of salt water during storms and in summer when the lake level drops below sea level.

وترجمته . . . انه يمكن ضمان بقاء بوغاز بحيرة البراس مفتوحا فى أثناء الفيضان وفصل الشتاء اذا قمنا بانشاء العملين الآتيين : —

١ — انشاء وصلة من النيل لتغـذية البحيرة بالمياه العذبة وملئها فى بدارى الفيضان

٢ — انشاء قنطرة ذات فرش خفيف ، وسعة كافية على البوغاز ،

تقفل لمنع دخول مياه البحر بالراجع الى البحيرة أثناء الزوابع وكذلك مدة الصيف عندما تنحط مياه البحيرة عن سطح البحر .

وهذا هو نفس ما أشرت به بصدد مصب بحيرة المنزلة .

ويسرني أن أذكر أن مقترحات جناب المستر هاينند مارش هذه وافق عليها في يناير سنة ١٩٢٧ ثلاث من كبار المهندسين المصريين — بل وأمروا أن يشرع في تنفيذها ـ وهم حضرات أصحاب السعادة والعزة عثمان محرم باشا وزير الأشغال السابق وابراهيم فهمي باشا وزير المواصلات الآن وحسين سري بك وكيل الوزارة وعضو اللجنة عن وزارة الاشغال

أين يجب بناء الكوبري أو مصب البحيرة

اقترحت اللجنة أن يبنى كوبري واحد غير ملاحي على البوغاز الغربي لاشتوم الجميل ، مع سد البوغاز الشرقي ، وأنني بهذا الصدد ما زلت على رأيي من حيث وجوب الابتعاد عن هذين البوغازين ، فان الأساسات التي تقام فوق الأقواع المكونة من الرواسب الطينية عرضة للتزحزح — ومجاري المياه بها عرضة لتغيرات عظيمة

ويكفي للدلالة على ذلك أن نطلع على القطاعات العرضية (رسم رقم ٤) لندرك التغيرات التي حصلت ببوغاز أشتوم الجميل في عامي ١٩٣١ — ١٩٣٢

ويسرني أن أذكر أن حضرة صاحب العزة محمد بك عثمان وكيل وزارة المواصلات وعضو اللجنة كلف مصلحة الطرق أخيراً بعمل قطاعات عرضية ومسقط أفقي لموقع أشتوم الجميل ، ليقارن بين الحالة في سنة ١٩٣٢

وبين ما وصلت إليه الآن ، وقد اتضح من أعمال المساحة والجس هذه ، حدوث تغييرات كبيرة فى المسقط الأفقى وفى أعماق المياه .

بل ان حضرات المهندسين الذين كلفوا بالعمل وقعوا فى حيرة لأن هذه التغييرات كانت مستمرة وكبيرة ليس بين يوم وآخر بل بين ساعة وأخرى !

وقد كانت نتيجة هذه الأبحاث الأخيرة الانصراف عما أشارت به اللجنة من بناء الكوبرى على البوغاز الغربى ، نظراً لزيادة عمق المياه به عن قبل ، واتجهت الفكرة الآن الى سده وبناء الكوبرى على البوغاز الشرقى .

وهنالك مصاعب كبيرة واحتمالات خطيرة . جعلت قسم الكبارى بمصلحة الطرق يحجم عن الموافقة على سد أحد البوغازين واقامة كوبرى على أحدهما .

وبالجملة فان الطبيعة قد أيدت المخاوف التى أشرت اليها بتقريرى عن خطر البناء بمثل هذا الموقع واحتمال تحول المجرى العميق عن الفتحة الواسعة الملاحية ، وزيادة النحر حول الخوازيق الحاملة للكوبرى وتعرضها للانثناء .

أما الآن وقد أثبتنا أنه من الضرورى أن يكون مصب البحيرة قنطرة حجز ، فلا مفر من الابتعاد عن بوغازى الأشتوم وبناء القنطرة فى أحد المواقع السليمة بالبرزخ الفاصل بين البحيرة والبحر .

ولست أتشبث بضرورة إقامتها بالموقع (ف) عند الرقبة الواقعة بكيلو ٨ شرقى بور سعيد بل يمكن إقامتها فى أية نقطة أخرى بالقرب من الأشتوم سواء الى الشرق أو الغرب منه

ولدى رسم مبدئى حضرته عن القنطرة وابعادها وابعاد الفتحة الملاحية واتجـاه المجرى (الدليل) الذى سيوصل بين البحيرة والبحر — كل ذلك معزز بالمستندات اللازمة — ويسرنى أن أقدمـه فى أى وقت تشرفنى وزارة المواصلات بطلبه .

القنال الملاحى

لم تشر اللجنة الى فـكرة وجود قنال ملاحى الى جانب الطريق مع أنه كان الأصل فى المأمورية التى عهد بها اليها بقرار مجلس الوزراء حيث جاء به ما نصه : —

« بعـد الاطلاع على البيانات التى أدلى بها سعادة وزير المواصلات بشأن المشروع المقدم من احمد افنـدى راغب مفتش رى القسم الخامس بوزارة الأشغال العمومية عن إنشاء طريق يوصل من بورسعيد الى دمياط ماراً ببحيرة المنزلة بدلا من مروره على شاطىء البحر الأبيض المتوسط على أن تنشأ من أجراء هذا الطريق ترعة ملاحية تصل المدينتين المذكورتين ويمكن الاستغناء بها عن توسيع ميناء دمياط »

ولا أظن أن هذا الاغفال عن عمد فقد أشارت اللجنة فى تعليقها على مشروع مصلحة الطرق والكبارى عن انشاء الطريق الى أن « نفقات نقل المهمات والأدوات اللازمة لرصف الطريق بالمكدام ووقاية ميوله الشمالية مرتفعة »

وأسباب ارتفاع هـذه النفقات ترجع بداهة الى عدم وجود مجرى ملاحى الى جانب الطريق، تنقل عليه هذه المهمات والادوات بطريق الماء .

أما إذا كانت اللجنة لا تسلم بضرورة وجود هذه القناة فبأى وسيلة أخرى يمكن تخفيض نفقات نقل الأحجار والرمال والأدوات الأخرى اللازمة لرصف الطريق وصيانة جانبه البحرى ، إذا نفذ تخطيط الطريق طبقاً لمقترحاتها ؟

ثم ما هى الوسيلة الرخيصة لنقل المهمات والحدائد والأدوات والمياه العذبة اللازمة لبناء كوبرى أشتوم الجميل ؟ أليست الحال تستدعى وجود مجرى ملاحى بين ميناء بور سعيد والموقع المختار لاقامة البناء ؟

أو ليس للاختصار فى تكاليف بناء الكوبرى ، يجب البدء منذ الآن بحفر قناة ملاحية بين هويس الرسوة وأشتوم الجميل ؟ حتى يستعملها المقاول فى نقل المهمات اللازمة للبناء بدلا من نقلها بصعوبة نحو عشرة كيلو مترات من ميناء بور سعيد بطريق الساحل الرملى للبحر وتحميل الحكومة نفقات هذا النقل ؟

إن مرور الكراكات نفسها فيما بين هويس الرسوة وأشتوم الجميل لتبدأ بتشغيل الطريق من هذه النقطة عمل ينتج عنه وجود هذا المجرى الملاحى .

إن وجود المجرى الملاحى نتيجة محتمة لتشغيل الطريق بالكراكات وهذا المجرى الصغير هو نواة القنال الملاحى العظيم الذى سيصل بين ميناء بور سعيد والفرع الشرقى للنيل بحرى دمياط — إن لم يكن عاجلا فآجلا على كل حال

الخلاصة

مما تقـدم يتضح أن اللجنة قد وافقت على فـكرتى بشأن المشروع سواء من حيث كيفية إنشاءالطريق بالـكرا كاتأو تقليل سعة كوبرى اشتوم الجميل .

ولما كان وجود مجرى ملاحى نتيجة حتمية لانشاء الطريق بالـكرا كات ، وكان هـذا المجرى يعتبر نواة للقنال الملاحى العظيم الذى سوف يصل ما بين ميناء بور سعيد والفرع الشرقى للنيل عنـد دمياط ، فيمكننا أن نستنتج أن اللجنة على الأقل لا تعارض فى هذه الفـكرة .

وإذاً فليس بينى وبين اللجنة اختلاف فى الموضوع ، الا من الوجهة الشكلية لبعض التفاصيل على ما سبق شرحه .

ولو انه أتيح لى الوقوف على ما ذهبت اليه اللجنـة بصدد هذه التفاصيل ، وأهمها الصيدبالبحيرةلأ مكننى اقناع حضراتهم بالوجهةالصحيحة للموضوع .

ان المشروع الذى تقدمت به للحكومةعن فتح ميناء دمياطوطريق بورسعيد دمياط ، من البساطة بحيث لايمكن أن يوجـد خلاف بشأنه من الوجهة الهندسية ، نظريا ومن حيث التنفيذ ، ولذلك فان اللجنة لمتشر فى تقريرها الى أى اخطاء هندسية — فجاء قرار حضراتهم خالياً خلوا تاما من هذه الناحية .

وحتى فيما يتعلق بتصميم كوبرى اشتوم الجميل وسعـة فتحاته فان اقتراحاتهم لم يكن مبناها الاعتبارات الهندسية بل بنيت على اعتبارات

أعتقد أنها لم تـكن وافية ، قدمت لحضراتهم من غير المختصين فى مسألة مصائد الأسماك .

وهذه المحاضرة قد أتاحت لى أن أبين رأى العلماء وذوى الاختصاص فى مسائل أسماك البحيرة ، فلم يبق الا أخذ رأى قسم ابحاث المصائد بهذا الصدد .

اما بصدد ميناء دمياط فقد علمت من معالى محمد شفيق باشا رئيس اللجنة الأولى أن سبب الانصراف عن تحبيذ هذا الموضوع هو اقتناعها بعدم ضرورته من الوجهة الاقتصادية .

بينما مأمورية اللجنة لم تـكن البحث فى هذه الضرورة ، بل كانت قاصرة على دراسة المشروع الذى تقدمت به من الوجهة الفنية . وهل هو يضمن فتح هذه الميناء أم لا يحقق ذلك الغرض .

وقد أوضحت فى الفصل السادس مايعود على القطر من خير وما يشمله من نفع بتخصيص هـذا الميناء لتجارتنا مع بلدان الشرق الأدنى وتخزين البترول وصناعته ، ومبلغ أثر ذلك فى تحسين المواصلات بالسكك الحديدية والملاحة الداخلية .

انى أحفظ لحضرات أعضاء اللجنة احتراما أكيداً ، احتراما شجعنى على ابداء ماتقدم من ملاحظات على مقترحاتهم ، وهم كرجال فنيين متى جاء البرهان ووضح البيان — لا يتأخرون عن اعادة النظر فى الموضوع ، لاسيما والأمر لا يتعلق بدمياط وحدها أو صائدى الأسماك ببحيرة المنزلة ، بل يتناول الـكثير من مرافق الوطن ومصالحه .

الفصل الثاني عشر

محـــــاضرة المؤلف

عن المشروع بجمعية المهندسين وما تلاها من مناقشات

فى الساعة السادسة من مساء يوم الخميس ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ ، حفلت قاعـة المحاضرات بدار جمعيـة المهندسين الملـكية المصرية بالقاهرة ، بجمع كبير من حضرات المهندسين وغيرهم ممن يهمهم الموضوع ، لسماع المحاضرة التى ألقاها المؤلف عن مشروعه ، وقد افتتح الاجتماع حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا رئيس الجمعية قائلا ، أنه نظراً لحرارة الجو نحـدد لحضرة المحاضر ساعة للموضوع ونصف ساعة المناقشات

وقد تفضل حضرة صاحب السعادة ابراهيم فهمى كريم باشـا وزير المواصلات ، فأوفد حضرة مدير مكتبه للاعتذار عن عدم تمكنه من الحضور ، نظراً لاضطرار سعادته لحضور جلسة لمجلس الوزراء

ومع الأسف لم يحضر الاجتماع رئيس وعضوا اللجنة الثانيـة ، وهم حضرات أصحـاب العزة محمود بك شاكر محمد — ومحمـد بك عثمان — وحسين بك سرى

وقد ألقى المحاضر محاضرة مختصرة تتناسب مع الوقت الذى سمح له به ، تناول فيها المشروع من أغلب نواحيه ، وختمها بتلاوة نص تقرير اللجنة

الأولى ، ونص تقرير اللجنة الثانية ، وأشار الى أن كلتا اللجنتين لم تجب على ما كلفهما به مجلس الوزراء وهو : —

« هل انشاء طريق بالكراكات من بور سعيد الى دمياط ماراً ببحيرة المنزلة ينشأ عنه ترعة ملاحية تصل المدينتين المذكورتين ويمكن الاستغناء بها عن فتح بوغاز دمياط »

وانتهى المحاضر من القائه فى الساعة السابعة والدقيقة الخامسة عشر

معالى محمد شفيق باشا

شفيق باشا — اعتلى معاليه المنبر فلخص ما قاله المحاضر ، ثم قال أن الفكرة الأساسية هى توصيل بور سعيد ودمياط بطريق ، ولم يكن المطلوب أبدا من اللجنة النظر فى فتح ميناء دمياط ، اذ لو كانت هذه هى الفكرة لأشركنا معنا مصلحة الموانى فى الموضوع .

تقدمت مصلحة الطرق بمشروعها ، وتقدم راغب بمشروع يخالف مشروع مصلحة الطرق ، ولهذا انتدبت اللجنة التى كنت ارأسها لفحص المشروعين ، ولا علاقة لى بأعمال اللجنة الثانية .

راغب ينتقد الخبراء فى أعمال الموانى ، ويقول أن المراكب لاتستطيع المرور بين حاجزين من الحجر البعد بينهما ١٠٠ متر

راغب — نعم . هذا متعذر عند ما تكون الرياح شديدة والبحر مضطربا

شفيق باشا — راغب يريد عمل قنال ملاحى مجاور للطريق الذى

أوصى بعمله بالكراكات — واذا سامنا وعملنا هذا القنال الملاحى ، اضطررنا لعمل جسر ثان خوفاً من هجوم الرواسب من البحيرة وارجاع هذا القنال الملاحى الى ما كان عليه قبل عمله وذلك لأن الرواسب بقاع البحيرة رخوة وعبارة عن مواد متحللة .

راغب — عرض أنابيب تحتوى على عينات الأتربة من قاع البحيرة.

شفيق باشا — وهل أنت حللتها ؟

راغب — انما قام بتحليلها المعمل الجيولوجى والنتيجة تنافى ما قالته مصلحة الطرق .

شفيق باشا — وهنا نجد أنفسنا مضطرين لعمل تكسيات بالأحجار من الأربع نواحى للجسرين وهذا يكلفنا مبالغ جسيمة جداً .

راغب — ان قنال السويس يمر فيما طوله ٤٠ كيلو مترا بنفس بحيرة المنزلة ، فهل جوانبه الأربع مكساة بالأحجار ؟

شفيق باشا — الأسكندرية هى الميناء الطبيعى للقطر المصرى ، ولكن راغب يريد نقل الأسكندرية الى دمياط .

أصوات — راغب لم يقل هذا يا باشا !

شفيق باشا — من الذى يستطيع أن يلزم المراكب بترك ميناء الأسكندرية ؟

مركب بضاعة حمولتها عشرين ألف طن قادمة من أوروبا — من مرسيليا مثلا واسكندرية فى طريقها — راغب يريد أن يقول لها لا تدخلى ميناء الاسكندرية بل اذهبى الى ميناء بور سعيد وادخلى فى القنال الملاحى الذى انشأته

أصوات — راغب لم يقل هذا ! ليس هناك مراكب بضاعة حمولتها ٢٠ ألف طن .

راغب — انى لم أقل بنقل الأسكندرية الى دمياط ، ولن يتم أعداد دمياط كميناء فى الحال بل الأمر يستدعى سنين عديدة ، فأولا نعدها للمراكب التى حمولتها نحو ٢٠٠٠ طن ثم نتدرج بعد ذلك تبعاً للحالة .

وانشاء القنال يستدعى بطبيعته التدرج فقنال السويس فى مبدأ انشائه كان متوسط حجم السفن التى تمر به نحو ٩٠٠ طن فقط وحتى إلى سنة ١٨٨٨ لم يكن متوسط حجم تلك السفن يتجاوز ١٩٠٠ طنا

شفيق باشا — كل هذا لأن راغب يريد فتح ميناء دمياط .

وتجارتنا مع فلسطين — البطيخ — وقد أصبح يرد للقطر عن طريق سكة حديد سينا — المراكب أصبحت من الوسائل البطيئة للنقل ، وكل شىء متجه إلى السرعة وسكة حديد فلسطين تؤدى هذا الغرض .

أصوات — ما زالت الفواكه ترد لنا من بر الشام وفلسطين بواسطة المراكب .

شفيق باشا — من الذى يدفع ملايين الجنيهات لأصحاب شركات الملاحة نظير ما أنشأوا من مخازن وأرصفة ومبان وأعمال باسكندرية ، إذا نحن طلبنا من هذه الشركات الانتقال لميناء دمياط ؟

أصوات — راغب لم يقل هذا يا باشا !

شفيق باشا — ثم البترول — راغب يريد نقل مخازنه ومستودعاته من الاسكندرية إلى دمياط . نحن خابرنا الشركات فرفضت ذلك .

من الذى يقبل من أصحاب شركات البترول الانتقال لدمياط — ويقيم خزاناته بالبر الغربى للنيل الذى كله رمال ويترك الاسكندرية — ومن الذى يستطيع الزامهم بهذا . ؟

راغب — وما هو المانع من وجود مخازن البترول بجهة رملية — أليست منابع البترول بالصحارى ؟ أليس شاطىء النيل أفضل من مركز شركة البترول بالغردقة على ساحل البحر الأحمر حيث لا توجد مياه للشرب ؟

شفيق باشا — أشتوم الجميل راغب يريد أن يتركه ويبنى الكوبرى اللازم لايصال مياه البحيرة بالبحر فى موقع سليم .

من يوافقه على هذا القول ؟

من يترك الموقع الطبيعى الذى كونته الطبيعة والرياح والأمواج وتيارات الماء من مئات السنين ويلجأ إلى غيره ويعمل قنطرة فى موقع جديد — يعنى إذا انحرفنا خمسة درجات إلى اليمين أو اليسار عن الاتجاه اللازم لهذه القنطرة ، نصبح فى موقف ربما نتج عنه سد هذه القنطرة .

راغب — يا باشا انى أريد الرد على معاليكم ولم يبق هناك وقت — وقد انصرف نصف الحاضرين .

شفيق باشا — نحن تركناك تتكلم على السمك وغير السمك

أصوات — ما هو مشروع اللجنة التى كنتم ترأسونها ؟

شفيق باشا — راغب يريد احضار كراكات على كيفه لانشاء الطريق لأنه يريد فتح ميناء دمياط .

شفيق باشا — أليس الأفضل بدلا من مرور الطريق فى خط مستقيم السير به محازياً لحوافى الجزر وموصلا بين جزيرة وأخرى

راغب — وما قولكم فى سافى الرمال من هذه الجزر فيصيب الطريق ما أصاب طريق العمورة رشيد ؟

بخاتى بك — وكيف تردم ما بين الجزر ؟

شفيق باشا — بالكراكات

بخاتى بك — وكيف تصل الكراكات لهذه المواقع اذا لم يكن هناك مجرى ملاحى لتعويمها .

رد المحـــــاضر

لست فى حاجة الى الرد على أغلب النقط التى أثارها حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشـا ، اذ كان صوت الحاضرين واضحاً مسموعا بأنى لم أقل شيئاً ممـا عزاه معاليه الى فى سبيل تدليله على عـدم الفائدة من جعل دمياط ميناء بحرية . وانى أكرر بأنى لست الذى أشـار على الحكومة بفتح ذلك المينـاء والاستفادة بحسن موقعه فى تجارتنا مع جيراننا بالأقطار الشرقية بل هذا الأمر يرجع الى ما قبل سنة ١٩١٠ .

أما اليوم فانى صاحب الحل البسيط جداً لتلبية رغبة الوزارات المختلفة والحكومة الحاضرة لفتح ذلك الميناء .

فهمنا شيئاً ممـا ألقاه حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا — وهو أن معاليه صاحب الرأى بالسير بالطريق متعرجا على حوافى الجزر — وأن

معاليه سمى ذلك مشروعا ! وأن اللجنة رفضت مشروعى بخصوص فتح ميناء دمياط ، لأنها تحققت من عدم فائدته أقتصاديًا ، وأن الموضوع الذى كلفت به من مجلس الوزراء هو النظر فى انشاء الطريق فقط ، ودليل معاليه على ذلك بأنه لو كان الموضوع فتح الميناء لأشركوا معهم مصلحة الموانى ، ونسى معاليه أن حضرة كبير مهندسى الموانى استدعى أمام اللجنة الأولى التى كان معاليه رئيسها وأنه قدم للجنة تقريرين بصدد المشروع.

اللجنة الأولى واللجنة الثانية كلتاهما مكونتان من مهندسين فقط ، فاذا كان مجلس الوزراء يريد بحث الموضوع من ناحيته الاقتصادية ، لضم لحضراتهم واحداً من كبار موظفى الحكومة المختصين فى المسائل الاقتصادية ، كسعادة وكيل المالية — أو مدير الجمارك — أو مدير مصلحة التجارة ، ليشترك معهم فى البحث وليمدهم بالمعلومات التى يبنون عليها قرارهم .

أنه لم يكن مطلوبًا من اللجنة ، بحسب منطوق ومعنى قرار مجلس الوزراء ، بحث الموضوع من الناحية التجارية أو الاقتصادية ، بل كانت المأمورية قاصرة على الناحية الفنية الهندسية فقط .

وما دام معالى شفيق باشا يرى عدم الفائدة من فتح ميناء دمياط ، فكم كان جديراً بمعاليه أن يحول دون تكبد الحكومة صرف فوق العشرة آلاف من الجنيهات ، فى سبيل بحث المشروع وانتداب الخبراء الأجانب له ، وتحمل مصاريف طوافهم بموانى أوروبا للبحث عن أحسن حل للموضوع .

بل الحكومة تعاقدت فعلا مع جناب السير سيرل كيرك باتريك

المهندس الاستشارى بشأنه ، وكلفته تحضير الشروط الهندسية للبدء بالعمل، وطبعت المواصفات وكاد العمل يطرح فى المناقصة لولا الأزمة المالية الحاضرة.

ان حضرة صاحب المعالى شفيق باشا فضلا عن الثقة العظيمة التى يتمتع بها كان دائمًا فى مركز يسمح له بنصح الحكومة ، أو الحيلولة دون صرف هذه المبالغ فى مشروع يعتقد بعدم فائدته — فقد كان معاليه مذ فكر فى المشروع بصفة جدية اما وزيراً أوعضواً بمجلس الشيوخ وعضواً بلجانه الفنية ، كما كان معاليه عضوا بمجلس المواصلات الأعلى ، ففى تلك اللجان والمراكز الرفيعة السامية كانت الفرص العديدة سانحة لمعاليه ، لانتقاد المشروع من نواحيه الاقتصادية .

لا أن تثار الآن هذه الزوبعة فى وجه الفكرة الهندسية البسيطة المتواضعة التى كان لى الشرف بتقديمها للحكومة ، والتى تحقق كثيراً من الأغراض التى فُكر فيها ، ليس لصالح مدينة دمياط فحسب ، بل لصالح القطر كله ولصالح الخزينة نفسها .

مصلحة الطرق

جودت — ثم اعتلى المنبر حضرة المهندس السيد جودت مفتش الكبارى بمصلحة الطرق وقرأ مذكرة [1] خلاصتها أن مصلحة الطرق لم يكن فى نيتها المرور بالطريق على طول ساحل البحر بل مشروعها يمر فوق الجزر فقط

شفيق باشا — وراغب لم يقل عنكم غير هذا

راغب — أرجوأن تراجع فى هذا قرارمجلس الوزراء بتشكيل اللجنة.

(١) طلبت من حضرته صورة من هذه المذكرة لطبعها كملحق فرفض

جودت — ان أحد مهندسى الطرق فى حديث مع مكاتب جريدة المقطم أشار إلى أنه « يمكن انشاء قناة ملاحيــة موازية للطريق بما يؤخذ من الأتربة وبنفس المصاريف وأنه يمكن ايصالها إلى ترعة العنانية »

راغب — هل تقصد أن حضرة المهندس الذى تشير اليه رجل نبيه! أين هو لاهنئه ؟

جودت — أنه غير موجود

راغب — ان مصلحة الطرق عارضتنى فى انشاء القنال الملاحى زاعمة أن طينــة البحيرة زئبقية لا تلبث أن تنهار جوانبها ، ويرتدم قطاعها فهل غيرت رأيها اليوم ؟ ان تخطيط مصلحة الطرق للسكة وسط كثبان الرمال السافية بالجزر يحول دون وجود هذه القناة الصغيرة ، ومكعبات الأتربة التى قدرتها المصلحة للمشروع يستحيل معها وجود قناة ، حتى بقاع عرضه متر واحد ، تكون متصلة المياه ومحاذية للطريق

أما ترعة العنانية فغير صالحة للملاحة .

جودت — أخــذ يتلو فقرات من محاضرته التى ألقاها بالجمعية عن مشروع مصلحة الطرق بتاريخ ٩ مارس سنة ١٩٣٣

وعلى أثر انتهــائه انفض الاجتماع حيث كانت الساعة الثامنة مســاء والدقيقة العاشرة .

خـــــــــواطر

ما كان يخطر ببـالى يوم تقدمت بمشروعى أنه سيقابل بكل هـذه المقاومة ، لاسيما وداخل القطر وضمن حدوده أعمال كثيرة تماثله بل تطابقه تماما المطابقة

فهنا لك مصارف مدت مجاريها بضع كيلو مترات داخل البحيرات ، وهناك مئات الـكيلومترات من المصارف شقت وسط سياحات البحيرات ودون أية صعوبة .

بل هنا لك قنال السويس يخترق بحيرة المنزلة نفسها فيما طوله أربعين كيلو متراً ، أو ما يقرب من طول القنال الملاحى الذى أقترحه .

معدن قاع البحيرة

كان أول اعتراض على تنفيذ المشروع قول مصلحة الطرق أن معدن قاع البحيرة زئبق ، وقال حضرة كبير مهندسى الموانى أنه من الظبط السياح ، وقال معالى شفيق باشا أنه مكون من رهريط ورواسب متحللة متعفنة .

كل هذا ليقيموا الدليل على عدم صلاحية المشروع ، مع أنه لم يكن لديهم أى دليل على صحة ما ذهبوا اليه .

وأخيراً قامت مصلحة الطرق بسبر قاع البحيرة وجمعت عينات الأتربة ، وقام بتحليلها قسم الجيولوجيا ، فاذا بها من رواسب النيل العادية — رمل مختلط بقليل من الطين

الأمواج بالبحيرة

وكان ثانى اعتراض — الأمواج — صورت كالجبال — مع أن عمق المياه بالبحيرة يبلغ نحو الخمسين سنتيمتراً — وخشوا منها على القنال وجسوره وأشار معالى شفيق باشا الى ضرورة حماية القنال وجسوره بتكسيتها بالأحجار .

وكان معالى شفيق باشا قد أثار ذلك اثناء مناقشات اللجنة الأولى ، فرد عليه حضرة حسين بك سرى بأن جسور قنال السويس غير مكساة من الخارج ، ولم تكسى بعض جوانبه الداخلية بالأحجار الا بمناسبة زيادة سرعة السفن المارة بالقنال .

هل الميول الداخلية لرياحات الرى العظيمة مكساة بالأحجار مع أن مياهها جارية غير ساكنة ؟

ان اللجنة الثانية ومصلحة الطرق قررت فقط ضرورة صيانة الميول البحرية بمادة صلبة ، أما الميول القبلية فلم يُرَى أى خوف عليها بالمرة — وأما معالى شفيق باشا فيخالف هذا الاجماع .

بوغاز أشتوم الجميل

ذكَر معالى شفيق باشا أن بوغاز أشتوم الجميل كوّنته الطبيعة ولذلك يجب بناء الكوبرى به .

فهل الموقع الذى أشرت ببناء القنطرة به لم تكونه الطبيعة أيضاً ؟ — بل وهو لم يزل باقياً على طبيعته .

بينما أشتوم الجميل تغير شكله ولم يترك قط على طبيعته ، فقد كان يُسد في الماضي ، بل وقامت مصلحة الري مراراً بتعميقه وتوسيعه وتغيير مجراه فأصبحت سعته ١٥٠٠ متراً بعد أن كانت لا تتجاوز المائة متر .

فكيف نقول بأنه باق على طبيعته وكيف يستطاع تخطيط وبناء قنطرة وسط هذه اللجة من البحر ؟

إنى درست موضوع بناء القنطرة اللازمة لمصب البحيرة والزاوية التى يجب انشاء الدليل على موجبها واستعنت على ذلك بخبرة شركة قنال السويس — وانى مستعد لتقديم هذه التفاصيل متى طلبت وزارة المواصلات منى ذلك .

فليطمئن اذاً معالى شفيق باشا من هذه الناحية .

ان من يطلع على الرسم (رقم ٣) لمشروع كوبرى مصلحة الطرق ، يرى اتجاهات الكوبرى متعاكسة الوضع وعلى غير قاعدة . فهل وجه معاليه أى انتقاد لذلك التصميم !

قنـــــال السويس

ما أشبه الليلة بالبارحة — ان قنال السويس يشطر بحيرة المنزلة فيما طوله ٤٠ كيلو متراً من بور سعيد شمالا الى القنطرة جنوبا ، والقنال الذى أقترحه يشطرها من الشرق الى الغرب أى من بور سعيد الى دمياط

فماذا قال المعارضون لمشروع قنال السويس ؟

انهم قالوا ما قاله معالى شفيق باشا — واليك بعض ما قالوا نقلا عن كتاب Water Ways and Water Transport - by J. Stephen Jeans.

In 1773 Mr. Volney walked over the Country traversed by the present Suez Canal, for the purpose of endeavouring to reconcile the various opinions and reports made up to that time as to the practicability of constructing a ship canal across the Isthmus. The conclusion come to by that engineer was, that there would be a difficulty in preventing the silting up of harbours and that for that reason the scheme was a doubtful one.

In 1847 Robert Stephenson, who personally examined the ground, considered that any canal made across the isthmus should be provided with locks, as the absence of current allow of silting.

Admiral Spratt, ten years later, came to the same conclusion as Stephenson, but both were opposed by M. de Lesseps, who, in his final plan, resolved upon a dead level canal for the whole distance of 103 miles.

وخلاصة هذا أن ثلاث من كبار المهندسين الانكليز أشاروا بتخوفهم من أن يردم مجرى القنال وموانيه بالرواسب وأن نجاح المشروع لهذا السبب أمر مشكوك فيه .

هذا الكلام كان من الأمور الجائز قولها سنة ١٧٧٣ أو سنة ١٨٤٧ ، ولكن لا يجوز أن نسمعه فى جمعية المهندسين المصرية ، وفى أرض مصر بعد أن مضى على شق قنال السويس ببحيرة المنزلة سبعون عاما .

وفيما يختص بالجسور إنهم قالوا :

The cost of embankments and the expense of their maintenance and the impossibility of ensuring the maintenance of the canal and the necessary locks in proper working condition, were marshalled in battle array as a phalanx of obstacles that could not be overcome.

وترجمته أن المعارضين حاربوا المشروع ووضعوا العراقيل فى سبيله مشيرين الى ضخامة تكاليف انشاء الجسور وصيانتها والى استحالة ضمان صيانة القنال وأهوسته .

ومعالى شفيق باشا قال عن قنال دمياط نفس هذا القول .

النقل بالسكة الحديد

قال معالى شفيق باشا إن المراكب أصبحت من وسائل النقل البطيئة وأن العالم متجه الى السرعة وأن سكة حديد سينا كفيلة بنقل تجارتنا مع فلسطين واذا فلا فائدة من قنال دمياط .

فلننظر الآن ما قيل عن قنال السويس

Robert Stephenson appointed to represent England on a commission of experts, instructed to report on the question of the Suez Canal project, satisfied himself that the idea of a canal was impracticable and reported against it.

He recommended a railroad in preference to the canal. His brother engineers in England appear to have stood loyaly by Stephenson. They gave very little countenance to M. de Leseeps or his scheme.

وترجمته أن روبرت استيفنسن الذى كان عضواً عن انكلترا بلجنة الخبراء لدراسة مشروع قنال السويس جاء ضد فكرة انشاء القنال، وقال إنها غير عملية وفضل عليها انشاء خط سكة حديد وأن اخوانه من المهندسين بانجلترا عضدوه باخلاص فى رأيه ولم يعبأوا بديلسبس أو مشروعه

وروبرت استيفنسن هو ابن جورج استيفنسن مخترع النقل البخارى

والسكك الحديدية ، فله العذر كل العذر اذا كانت كل أفكاره متجهة صوب تحبيذ مد الخطوط الحديدية وانتشارها فى كافة انحاء العالم .

وبالفعل انشأ روبرت استيفنس خط سكة حديد اسكندرية مصر السويس تلبية لهذا الاقتراح بين سنتى ١٨٥٠ ـ ١٨٥٨

ولكن هذا لم يحل دون تأليف شركة قنال السويس فى نفس السنة التى تم فيها انشاء هذا الخط الحديدى ـ وفعلا بدأ دى لسبس فى حفر قناته فى الخامس والعشرين من شهر ابريل سنة ١٨٥٩ .

واحتفل العالم بافتتاحها فى السابع عشر من شهر نوفمبر سنة ١٨٦٩ .

ان النقل المائى هو سيد وسائل النقل وأرخصها ، وما خطوط السكك الحديدية والسكك الزراعية ، الا متممات لذلك النقل المائى الذى هو وسيلة الاتصال العظمى بين الممالك ومختلف البلدان .

الخاتمـــــــة

الموضوع بسيط للغاية — هو شق ترعة ملاحية لا أكثر ولا أقل — والقطر المصرى تجرى فى انحائه مختلف أنواع الترع والمصارف الصناعية — وليس فى العالم بلد فيه من الترع الصناعية قدر ما شق منها فى أرض مصر.

والمشروع الذى تقدمت به عن فتح ميناء دمياط ، حضّرته على سبيل المضارعة والمقارنة مع مشروع الخبراء — لا أكثر ولا أقل من ذلك .

وهو يمنح دمياط ، فيما عدا فتح الميناء ، طريقاً زراعية وجسراً لمد شريط سكة حديدية من بور سعيد غرباً الى دمياط ، ويمنح بور سعيد ترعة حلوة تجرى من النيل فى محازاة الطريق الى قنال السويس .

كما وينتج عن المشروع تجفيف نحو ٥٠٠٠ فدان غربى بور سعيد ، ومثلها تقريباً غربى دمياط الخ.

كل ذلك بتكاليف لا تتجاوز انشاء الطريق وحده بحسب تصميمات مصلحة الطرق والكبارى .

هذا هو الجزء الفنى من الموضوع — ولكن اللجنة أخرجت الموضوع عن هذا النطاق ، ودفعت به خارج دائرة البحث الهندسى ، فتعرضت لفوائده الاقتصادية والعمرانية ، بل وأدخلت فيه مصائد الأسماك .

الشكر كل الشكر للمعارضة . فقد اضطرتنى للبحث والتفكير فى النواحى التى طرقت هى أبوابها .

على أننى لما فتحت تلك الأبواب وجدت خلفها — أن الخير كل الخير فى تنفيذ المشروع .

كنت أعلم قليلا — ولكننى بفضل المعارضة تعلمت كثيراً — فأضفت الى الكتاب فصولا عن الفوائد الاقتصادية — والصناعية — والعمرانية — التى تعود على القطر كله بفتح ميناء دمياط .

كما هدانى البحث فى حياة الأسماك ، الى ما هناك من خير اذا نحن عملنا على الحيلولة دون تدفق مياه البحر الى البحيرات ، واجتهدنا فى احلاء مائها ، ليس لتكون مزارع للأسماك فحسب ، بل لتحويلها فى الوقت نفسه الى خزانات من المياه العذبة .

فتحلو بالتبعية لذلك المياه بباطن الأراضى المجاورة ، ونستطيع استصلاح السياحات والمسائح الشاسعة المنبسطة حول البحيرات ، وتحويلها الى مراعى أو مزارع للحاصلات الشتوية فتصبح جديرة بأسمها القديم « أرض الزعفران » بدلا من أرض البرارى والقفار .

وأشكر هيئتى اللجنتين الأولى والثانية ، اذا لم يضنوا على جميعاً بالكثير من عبارات التقدير والتشجيع للمجهود الذى بذلته .

وأخص بالشكر حضرة صاحب المعالى محمد شفيق باشا ، فقد اتسع صدره للمناقشة كما أن تصدر معاليه لهيئة المعارضة ، أكبر من قيمة الموضوع ، وجعل الانتصار فى سبيله عظيما .

ولا يفوتنى شكر الكثيرين من الزملاء الذين تفضلوا وأمدونى بمعلوماتهم أو شجعونى بتقريظهم للفكرة .

والمشروع مصرى والقناة مصرية ، والمهندس الذى فكّر فى طريقة التنفيذ مصرى ، وما ينتظر للمشروع من خير سيعود على مصر .

فمصر تنتظر من مهندسيها أن يقوموا بواجبهم نحو تمحيص المشروع وتذليل صعابه .

إن الله لا يضيع أجر من أحسن عملا .

احمد راغب

عضو جمعية المهندسين الملكية المصرية

القاهرة فى ٢٥ مايو سنة ١٩٣٤



الملاحق

ملحق رقم ١

EXTRAIT DES MÉMOIRES
SUR LES
PRINCIPAUX TRAVAUX D'UTILITÉ PUBLIQUE EXÉCUTÉ EN EGYPTE
(EPOQUE MEHEMET ALI 1816-1850)

PAR

LINANT DE BELFONDS BEY

DIGUE DE PHARAONIEH

Anciennement, il existait une communication de la Branche de Damiette à celle de Rosette à travers le Delta par un cours d'eau naturel, qui avait sa prise d'eau près du village de Bir-Shams dans la Branche de Damiette et qui en passant à Menouf allait couler dans la Branche de Rosette à Nadir.

Ce canal ou cours d'eau est nommé *Pharaonieh*, soit à cause d'un petit village de ce nom situé près de sa prise d'eau, soit qu'on l'ait appelé ainsi au figure parce qu'il était la cause de dégâts dans la Branche de Damiette, détournant beaucoup d'eau de cette Branche au détriment des cultures riveraines et au profit de celles de la Branche de Rosette ; car les Egyptiens modernes attribuent à Pharaon tout le mauvais côté des choses ; dans ce cas, le village aurait pris le nom du cours d'eau.

Quoiqu'il en soit, la grande quantité d'eau que, pendant l'étiage surtout, cette dérivation enlevait à la Branche de Damiette était une cause d'importants préjudices pour la culture du riz dans la partie nord du Delta et dans celle de Dakahlieh, depuis Mansoura, à peu près, jusqu'à Damiette, parce que les eaux de la branche de ce nom n'étaient plus en assez grande quantité pour refouler celles de la mer qui entraient dans l'intérieur ; alors les eaux devenaient saumâtres, ce qui était fort nuisible aux cultures du riz qui demandent une eau extrêmement douce.

Il est toujours à remarquer que la Branche de Damiette ayant, depuis la pointe du Delta où le Nil se bifurque, un développement plus grand que celui de la Branche de Rosette, à cause de ses nombreuses sinuosités, elle se trouve par conséquent avoir moins

de pente, et qu'alors les eaux de la Branche de Damiette se trouvant plus élevées que celles de l'autre, ont une tendance à couler vers le nord-ouest dans la Branche de Rosette. [1] Effectivement, comme on l'a vu dans la note des canaux séfi, tous les canaux d'irrigation, tous les anciens cours d'eau naturels coulent de la Branche de Damiette vers celle de Rosette en inclinant vers la mer.

Cette disposition des localités faisait donc que le Pharaonieh nuisait beaucoup aux cultures des terrains traversées par la Branche de Damiette.

Pendant l'expédition du Général Bonaparte, il existait des querelles violentes entre les cultivateurs des environs de Farescor, ceux d'une partie du Delta et ceux de la Branche de Rosette, querelles qui duraient depuis longtemps. Les habitants des parties situées au nord de la Branche de Rosette, ceux-même de la province de Béhéra jusqu'aux environs d'Alexandrie portèrent plainte parce que le canal de Menouf ou le Pharaonieh restait fermé ; et ceux de la Branche de Damiette en portèrent aussi, faisant opposition à l'ouverture de ce même cours d'eau qui était fermé à la Branche de Damiette.

Une des dernières ordonnances du Général Bonaparte est même relative à cette affaire ; en 1799, il ordonna qu'une enquête serait faite, et elle eut lieu par les ingénieurs des ponts-et-chaussées.

Plus tard, la digue de fermeture fut emportée par les eaux, soit naturellement, soit que les cultivateurs y aient aidé ; mais enfin, en 1818, Mohamed Ali fit refermer complètement le Pharaonieh par une forte chaussée en pierres en enrochements avec deux musoirs dans le fleuve pour la préserver, et depuis elle n'a jamais été ouverte.

Mohamed Ali, pour donner quelque compensation à la province de Béhéra et à la partie du Delta qui réclamaient l'ouverture de la digue du Pharaonieh pour avoir plus d'eau dans la Branche de Rosette, fit creuser beaucoup de canaux qui furent plus avantageux que le canal de Ménouf.

Ce canal fut aussi ferme à Nadir et forma un grand bief dans lequel les eaux des canaux supérieurs conduisaient des eaux, qui servaient aux irrigations des parties du nord.

---

[1] D'après le régime du Nil, cela donnerait à penser que la Branche de Damiette est plus ancienne que celle de Rosette.

Malgré la fermeture du Pharaonieh, quoique les barrages soient pour ainsi dire terminés depuis 1840, les cultivateurs de riz et de coton dans les environs de Mansoura et de Damiette se plaignent encore d'avoir trop peu d'eau dans le fleuve pour empêcher celle de la mer de s'introduire, et que, par ce seul fait, leurs rizières sont souvent perdues. On a construit alors un canal nommé le Chercawieh, qui a sa prise d'eau près de Mansoura, plus haut de beaucoup que le point auquel peut arriver le mélange des eaux salées et de celles du fleuve, et par ce moyen les rizières de ce côté ont toujours de la bonne eau; les rizières qui sont dans le Delta ont aussi des canaux qui apportent des eaux.

La digue qui ferme le Pharaonieh est donc aujourd'hui encore telle que Mohamed Ali la fit exécuter.

FERMETURE DE LA BOUCHE DE DIBÉ AU LAC MENZALEH.

Un travail encore fort utile et du même genre que fit faire Mohamed Ali fut la fermeture d'une des ouvertures du Lac Menzaleh.

Pendant les inondations, les différents canaux qui se déchargeaient dans le Lac Menzaleh, comme le Bahr Moeze, allant jusqu'à Sané et au lac; Abou-l'Akhdar, ancienne Branche Pélusiaque, qui est canalisée depuis quelques années et qui ne l'était pas alors; le Bahr Serayer, fermé aujourd'hui au Nil à Mansoura, et d'autres canaux de moindre importance, apportaient tous leurs eaux jusque dans le Lac Menzaleh, et leur écoulement à la mer se faisait trop promptement. D'autres fois, au temps des basses d'eau d'étiage celles de la mer repoussées par les vents du large entraient en trop grande quantité dans le lac, ce qui occasionnait des hausses de 60 à 80 centimètres, et les cultures riveraines étaient perdues, Mohamed Ali fit fermer l'embouchure de Dibé avec des enrochements; une autre plus près de Damiette, nommée Achetoum-el-Kéra-Oué, celle de Tineh, plus à l'est, se comblèrent naturellement et il n'y passa que très peu d'eau, comme aussi celle d'Oum Fareg; il ne resta donc plus que celle de Gémileh qui est la meilleure.

Il faut dire aussi que par le système d'irrigation en usage aujourd'hui, les canaux apportent beaucoup moins d'eau dans le Lac Menzaleh qu'autrefois.

ملحق رقم ٢

تقرير للسير وليم جارستن مفتش رى القسم الأول

نقلا عن تقرير مصلحة الرى

لسنة ١٨٨٦

لمحة فى بحيرة المنزلة

أن لهذه البحيرة فى هذه الأيام ثلاث فتحات الى البحر المتوسط يمكن تحديد مواقعها ومن المحتمل أن كان لها فى الأعصر الخالية فتحات كثيرة ولكن اليوم لا يرى لها من أثر ظاهر . أما الفتحات الثلاث المذكورة فعلى جانب البحيرة الغربى فى اتجاه مدينة بور سعيد وهى فتحة البغدادى وفتحة الديبه[1] وفتحة الجميل فالأوليان مسدودتان الآن وأما الثالثة فمفتوحة توصل مياه البحيرة بالبحر الأبيض المتوسط . ثم أن فتحة البغدادى يقال أنها قد أحدثت بأنفار العونة فى أيام الخديوى السابق ولقد علمت من الصيادين فى تلك البقعة أن الفتحة لم يمض عليها ثمانية أشهر حتى انسدت بالرمال التى كانت تقذفها أمواج البحر المتوسط فيها أو تثيرها الرياح الشمالية فتلقيها فيها فنتج من ذلك سد هائل طوله نحو أربعمائة متر . أما عرض الحاجز الرملى الذى يفصل البحيرة عن البحر المتوسط عند هذه الفتحة فيبلغ نحو ميلين وأما عرض الفتحة نفسها فمائة يرد وعمق الماء فيها الآن قدم واحد على الأكثر وقاعها وقاع البحيرة هما على مستوى واحد وهذا المستوى أحط من منسوب البحر المتوسط بمتر واحد على الأكثر .

---

(١) فتحة الديبة سدت فى عهد محمد على باشا الكبير قبل ١٨٥٠ راجع الملحق رقم ١

ولانسداد هذه الفتحة على ما أرى سببان أولهما أن أنفار المونة ما كانو يتمكنون من تطهير الجزء المتصل بالبحر المتوسط تطهيراً وافياً لأن الأمواج كانت تدفع بالرمال التى يرفعونها من ذلك الجزء فتعيده اليه . وثانيهما أنهم لم يعمقوا قاعه ويدخلوا به فى البحيرة مسافة بضع الكيلو مترات فان ذلك لا يتيسر إجراؤه إلا بالكراكة

وأما فتحة الديبة فتبعد عن فتحة البغدادى ستة أميال الى الشرق وهناك تقترب البحيرة من البحر المتوسط بمجرى طويل مقوس على شكل نعلة الفرس فتصير المسافة بينهما عند منتصف القوس نحو ميل واحد ونصف.

وطول هذا المجرى نحو ثلاثة أميال وعرضه نحو ثلاثمائة متر ولكن عمقه أكثر من قامة وذلك عند الشاطىء بخلاف عمق البحيرة عند جانب الجزيرة القبلى فانه لا يزيد عن ستين سنتيمتراً . وبعد غور هذا المجرى يدل بحسب ظنى على أنه قد كان له فى الزمان القديم اتصال بالبحر ومع ذلك فانى لم أر لذلك الاتصال أثراً فلعله قد انسد بانهيال الرمال عليه على أنى لما استطلعت صيادى تلك البقعة عن ذلك لم أر منهم من يوقفنى ولو بوجه التقريب على الزمن الذى وجد فيه هذا الاتصال وانما ذكر لى المستر ماين قنصل دولة انكلترا فى دمياط أنه فى سنة ١٨٧٣ لم يكن عبور فتحة الديبة ممكناً إلا بالزوارق غير أنى أراه قد أخطأ فى قوله فانه وضع الفتحة المذكورة موضع فتحة البغدادى إذ أنه لا يحتمل أن فتحة بعيدة الغور كهذه تمحى فلا يبقى لها أثر فى مدة ثلاث عشرة سنة أو أن الصيادين

الذين يعرفون تلك المواقع حق المعرفة لا يذكرون اليوم فتحة كانت فى عالم الوجود منذ زمن قصير كهذا

وأما فتحة الجميل فتبعد عن بور سعيد اثنى عشر ميلا والحاجز الرملى عند تلك النقطة ضيق جداً وطول فم الفتحة لا يتجاوز أربعمائة متر وعرضه ليس بأكثر من مائة متر وعمقه خمسة أمتار على الأقل . وعند مشاهدتى الفتحة فى ١٤ يونيو كانت مياه البحر المتوسط تدخل منها مندفعة بشدة الى البحيرة ويرى لاندفاعها أثر يشعر به مسافة عدة كيلو مترات فى تلك البحيرة والفاعل فى ذلك ريح خفيفة شمالية تهب نهاراً لا بل عند سكونها فى الليل يظل اندفاع المياه الملحة متواصلا أيضاً والسبب فى ذلك على ما أظن كثرة تبخر ماء البحيرة لرقته فتأتى مياه البحر المتوسط تملأ الفراغ الحاصل من ذلك طلباً للتوازن ومن فتحة الجميل يمتد مجرى عميق الى داخل البحيرة وطوله عدة كيلو مترات وربما كان سبب حدوثه اندفاع مياه الفيضان اندفاعاً شديداً فى تلك الفتحة الضيقة . وذكر لى الصيادون المقيمون هناك أنه فى أيام زيادة النيل تنصرف من الفتحة مياه غزيرة الى البحر المتوسط وانما عند هبوب الرياح الشمالية الشرقية بشدة ترتفع مياه البحر ويبطل انسكاب مياه الفيضان فيه فيرتفع إذ ذاك سطح الماء فى البحيرة وقالوا إن ذلك لا يستمر أكثر من يومين أو ثلاثة أيام وان مياه البحر الابيض المتوسط لا تجد لها الى البحيره سبيلا على الاطلاق فى أيام زيادة النيل مع انها تصد مياه الفيضان عن الانصباب فى ذلك البحر كما تقدم فرأيت أن ما ذكروه قرين الصواب . وقد عاينت انصراف المياه من الفتحة فى

شهر نوفمبر فى حين هبوب ريح شمالية شرقية لطيفة فاذا مياه البحيرة سائرة فيها بسرعة عظيمة . ثم ان بحيرة المنزلة قليلة الغور جداً وفى مثل هذا الأوان من السنة لا يزيد عمقها عن ستين سنتيمتراً إلا فى المواضع العميقة التى ذكرتها . وفى شهر يونيو لا يزيد متوسط ذلك العمق عن خمسة وأربعين أو خمسين سنتيمتراً وقاع البحيرة مغطى بطبقة سمكها نحو ٢٥ سنتيمتراً من الطين الأسود اللدن مشحونة بأصداف البحر وتغوص فيها رجل الخائض حتى ترسو على أرض جافة رملية أما ماء البحيرة عند الشاطىء الجنوبى فكدر ضارب الى الملوحة وأما فى الوسط وعند الشاطىء الشمالى فهو رائق ولكنه شديد الملوحة وفيها نقطة يزيد عندها الماء عمقاً عن بقية النقط وهى واقعة بين فتحة الديبة ودمياط وطولها نحو مائة متر على مقربة من مقام شيخ يقال له الشيخ العرابى فان عمق المياه فى تلك النقطة يبلغ نحو مترين . والدلائل تشير الى أن قاع بحيرة المنزلة آخذ بالارتفاع من عام الى آخر ولاسيما بقرب الشاطىء القبلى فالأرض الأصلية هناك تندفع داخلة فى البحيرة دخولا ظاهراً فقد بحثت بقدر امكانى عن منسوب مياه البحيرة فى أول الفيضان الاقصى فوجدته أعلى من المنسوب الحالى (وهو متوسط منسوب البحر المتوسط) بخمسة وأربعين سنتيمتراً أو خمسين سنتيمتراً على الاكثر ولم أعثر على علامة للمياه تدل على أنها قد تجاوزت قط هذا المنسوب إلا فى الاحوال الاستثنائية التى تقدم ذكرها أعنى عند اشتداد الرياح الشمالية الشرقية وصدها مياه البحيرة لكن ذلك عارض لا يعتد به ولا يبنى عليه قياس ولذلك يصح أن نحسب الارتفاع الاعلى أثناء الفيضان ٥٠ سنتيمتراً أو بالأحرى ٤٠ سنتيمتراً .

ملحق رقم ٣

مقدار التبخر بالملليمتر فى اليوم من ارصاد

مصلحة الطبيعيات ببورسعيد

شهر	التبخر من مقياس بيش	التبخر من سطح البحيرة
يناير	٣ر٠	١ر٧
فبراير	٣ر٦	٢ر٠
مارس	٤ر٤	٢ر٤
ابريل	٥ر٠	٢ر٧
مايو	٥ر٢	٢ر٨
يونيه	٥ر١	٢ر٨
يوليه	٤ر٧	٢ر٦
أغسطس	٤ر٦	٢ر٥
سبتمبر	٥ر٠	٢ر٧
اكتوبر	٥ر١	٢ر٨
نوفمبر	٤ر٧	٢ر٦
ديسمبر	٣ر١	١ر٨
المتوسط فى اليوم	٤ر٤	٢ر٤ ملليمترفىاليوم

ملحق رقم ٤

مقتطفات من المؤلفات و التقارير

عن مصائد الأسماك

THE EDIBLE FISHES OF LAKE MENZALA

BY

DR. J. C. MITCHEL DR. SC.

(1895)

Of the species of Mullet Mugil Capito (الطوبار) is more generally diffused throughout the Lake than the larger species and it shows a greater preference for fresh water than the Mugil Caphalus which in the adult stage is always found near the deeper and salter localities. Mugil Capito (الطوبار) spawns from November to end of December. They leave the Lake in shoals which return empty after one day or two; then after an interval during which their reproductoin organs fill again, they migrate seawords a second time. At least two crops of ova are ripened. in a season.

THE FISHES OF THE NILE

BY

S. A. BOULENGER, F. R. S.

(1907)

(Mugilidal) Mullets أصناف البورى والطوبار والجران

These fishes inhabit the fresh waters and coasts of the temperate and tropical regions, the known species numbering about one hundred.

« As a family the Mullets are essentialy shore fishes, but they have a preference for the mouths of rivers and cut-off lakes where the water is brackish, while not unfrequently they are found to enter rivers. Bouri and Tobar have been caught in the Nile as

far South as Assuan. When kept in fresh water ponds, mullets are found to improve rapidly in weight and condition».

Representation of the Grey Mullets appear in several fishing-scenes of the Ancient Egyptians. Their habit of ascending the Nile from the sea was well known to the ancients, Strabo mentioning the Mullet as the only fish, besides the Dolphin and Shad, doing so, and he adds that it keeps company with the Schalls (Synodontis), which, by neams of their strong speines, defend them against the Crocodiles.

The range of Mugil Cephalus (البورى) is an enormous one, extending over the Mediterranean and the Atlantic coasts from the Loire to the Congo and from the United States to Brazil; as well as to the Pecific coast of South America. It peneterates into the Rhone as far up as Avignon, and is on record from the rivers of Algeria and the *fresh water lakes of Tunisia.* It has been found *in the Nile above Cairo, and is said to extend as far south as Assuan.*

Mugil capito (الطوبار) is known from all the coasts of the Mediterranean and of the Atlantic from Scandinavia to the Cango. It readily *enters fresh waters,* and is said to extend up *the Nile as far as the first Cataract.*

REPORT ON LAKE MENZALA

BY

MR. HENARY HIGGS

Coast Guards & Fisheries Service (P. W. M. File No. 178—7/1)

(1915)

The fishermen at *Gheit El Nasara* pleaded for a *supply of fresh water* for the lake before the sudd of Faraskur is opened.

A second body of fishermen at *Matarieh urged the same request* — that the *Lake should be sweetened* by the supply of fresh water from Anania Canal.

It is also assumed that the excessive salinity of the Lakes accounts for the *disappearauce of reeds and weeds* in which the fish were accustomed to hide and to find food.

Captain Heron opines that a falling off of 85% in the duck, formerlyabundant, is due to the same cause.

If this vegetation can be revived it will be necessary to protect it.

REPORT ON LAKE MENZALA

BY

MR. G. F. G. PURVIS

Coast Guards & Fisheries Service

(1916)

There is a very substantial increase in the size of the "Bouri", *the fishermen put this down to the large amount of Nile water* that has been admitted into the Lake this year, and which has improved the feeding verry much.

It is hoped that 1917 will be better still, when the flow of Nile water into the lake had more time to effect the increased feeding.

REPORT ON EGYPTIAN FISHERIES

BY

GEOFFERY PAGET M. Sc. (CANTAB)

(1920)

It must be remembered that in the Delta Lakes, Egypt has had provided for her by nature all the requirements which man provides artificially at considerable cost in other parts of the world. Lake Menzaleh must be—for its size—far and away the richest fishery in the world. The lake of Commachio in Italy is famous as a rich fishery: but the yield of Lake Menzala per feddan is 4 times as great.

The following table of comparisons will show not only how valuable a fishery but how valuable a flesh-producing area it is:—

Beaf produce of cultivated lands	33.4	Kilos	per	fed
Fish produce of North Sea Fishing grounds	7	«	«	«
Fish produce of the Lake of Commachio	10	«	«	«
Fish produce of Lake Menzala	40.50	«	«	«
Fish produce of Lake Burollus	25	«	«	«
Fish droduce of Lake Edkou	25	«	«	«

The cultivated fresh water Carp ponds in Germany are said to produce from 26-65 kilos per feddan, but their extent is necessarily limited and the cost of production must be added to the cost of the product. The point I wish to make is that the Delta Lakes are in fact to-day vast natural Fish-Farms of immense productivity.

DELTA LAKE FISHERIES

BY

G. W. PAGET M. SC. (CANTAB)

Director ot Fisheries Research

(1922)

Mullets.

The study of the arrival of the fry from the sea can best be made at Mex, where the pumping station, which regulates the levels of lake Mariout, is situated. The station pumps into the sea, through a canal half-a-mille long, about 3 1/4 million cubic metres of water per day. *It is this current of practically fresh water* which attracts the fry up from the sea; arrived at the station and unable to proceed further, they accumulate in almost incredible numbers.

The earliest date on which the season's fry have been observed is the 13th July. At this time they are 21 to 33 mm. in length from mid-September to mid-December shoals whose mean length is 26-28 mm. continue to arrive. In January, the average is 29-30 mm. It is propable, therefore, that the bulk of the spawning takes place between August 1st and October 1st.

تقارير عن مصائد الأسماك بالقطر المصرى

بحيرة المنزلة

تقرير عام ١٩٢١

ولكى نخفف من ملوحة مياه البحيرة فى الجهات الشمالية الغربية منها التى يحول بعدها عن المصارف الجنوبية وترعة العنانية من الانتفاع بها فى الوقت الحاضر قد عمل الاتفاق اللازم مع مصلحة الرى لحفر قطع من النيل الى البحيرة بالقرب من الوطمة ولا يخفى أن مياه الفيضان التى تنساب الى البحيرة من هذه النقطة ستساعد كثيراً على نمو الأعشاب فتهيء بذلك طعاماً ومأوى للأسماك فى منطقة واسعة من البحيرة خالية الآن من هاتين الميزتين .

تقرير عام ١٩٢٥

هذه هى أكبر بحيرات القطر المصرى إذ تبلغ مساحتها نحو ٤٠٧٫٠٠٠ فداناً وكانت لمن زمن قديم مورداً عظيما يستغل منه كميات لا يستهان بها من الأسماك وهى شهيرة بأسماكها المملحة (فسيخ) وبطارخها المجفف عالى القيمة وقد شاءت المقادير أن تسيء حالة هذه البحيرة حتى قاربت على الجدب لأسباب شتى منها : (ا) عدم تغذيتها بالمياه العذبة الكافية حتى تتواجد النباتات والأعشاب التى هى غذاء الأسماك والملجأ الوحيد لتربية صغارها ولتكون مياهها من الملوحة بدرجة تعيش معها الاسماك وصغارها (ب) الصيد بما يخالف القوانين التى سنت لحماية صغار الاسماك

فى سنة ١٩٢٤ اقترح انشاء ترعة بين فرع النيل الشرقى وهذه البحيرة بجهة العادلية فبدئت المخابرات بين هـذه المصلحة ووزارة الاشغال لعمل مقايسة فقدرت التكاليف بنحو ١٨٠٠٠ جنيه فلم يوافق عليـه فحصلت مخابرات بين هذه المصلحة وشركة ملاحة بحيرة المنزلة لشراء هاويس ترعة العنانية المملوك اليها فطلبت مبـدئياً عشرة آلاف جنيه وبعـد مخابرات عديدة قبلت البيع بمبلغ أربعة آلاف جنيه فوجد مناسباً وقد أقرته مبدئياً وزارة المـالية ومنظور اتمام هذا البيع قريباً مع عمل التحسينات المطلوبة وبذلك تكون هذه الترعة كافية لتغذية مساحة عظيمة من هـذه البحيرة بالمياه العذبة

تقرير عام ١٩٣٠

مزرعة تجارب الأسماك بالقناطر الخيرية

فى أحد الحيضان الذى تبلغ مساحتـه عشر فدان وضع به ٥٠٠ سمكة من زريعة الطوبار فى ٢٤ مارس سنة ١٩٣٠ وقد حصلنا منـه على مجموعة من هذا الصنف عددها ٣٤ سمكة يختلف طولهـا من ٢٥ الى ٢٨ سنتيمتراً وهذه نسبة عظيمة لدرجة نمو صنف الطوبار . وقد أشرت فى مكان آخر من هـذا التقرير الى أن درجة نمو هذا الصنف فى بحيرات الدلتا فى بحر السنة كانت بمتوسط ١٤ الى ١٦ سنتيمتراً فقط .

وهنا يمكن لنا الاشارة الى الاهميـة العظمى لدرجة نمو الاسماك التى أدخلت فى حيضان هذه المزرعة ، ومثـلا كانت النتائج التى حصلنا عليها تؤيد لنا امكان نقل أسماك الطوبار الى مناطق المياه العذبة من الدلتا بخلاف نقلها الى مناطق المياه المالحة .

تقرير عام ١٩٣١

تغذية البحيرات بالزريعة

تعد قناة الطامبات عند المكس وأبى قير (الطرح) أهم المحطات لجمع زريعة البورى والطوبار . وتوجد محطات أخرى أقل أهمية ، واحدة عند شمال غربى المنزلة (نقطة الرطمة) حيث تجمع الزريعة من قناة توصل البحيرة بالنيل شمال سد فارسكور . والأخرى تقع جنوب شرقى بورسعيد عند القابوطى وهى قناة صغيرة تصل البحيرة بترعة من الماء العذب ، تصب فى قناة السويس ، فتفد الزريعة من القنال صاعدة تيار الماء العذب فى الترعة . ويقوم بحرية المصلحة بجمع هذه الزريعة فى قناة القابوطى وحملها أو جرفها الى بحيرة المنزلة .

ملحق رقم ٥

طريق بورسعيد — دمياط — والهتروفيس[1]

عزيزى الاستاذ الدكتور محمد خليل عبد الخالق بك

لما قرأت نتيجة بحث عزتكم عن ديدان الهتروفيس ، وأن عدوى هـذا المرض تنتقل الى الانسان عن طريق أكل السمك لاسيما البورى ، وأن هذه الديدان تعيش على قواقع (Pirenella Conica) وقد عثرتم عليها ببحيرة المنزلة ولما كنت شديد الاهتمام بكل مايتعلق بهذه البحيرة بسبب المشروع الذى قدمته للحكومة لأنشاء طريق بور سعيد — دمياط — فقد اتصلت بعزتكم بفكرة التحقق من : هل القواقع التى تعيش عليها هـذه الديدان هى من قواقع الميـاه المالحة أو الحلوة ثم التثبت من درجة العذوبة أو الملوحة التى لا تستطيع هذه القواقع الحياة معها .

وقد سرنى أن عزتكم تحققتم من أن هذه الديدان لا توافقها إلا المياه الشديدة الملوحة اذ أن مشروعى يرمى الى تقليل تدفق المياه المالحة من البحر الى البحيرة وحفظ عذوبة البحيرة الى الدرجـة التى لا تسمح بحياة ديدان البلهارسيا .

وبحيرة المنزلة متصلة بالبحر الابيض عنـد نقطة اشتوم الجميل غربى

---

(١) نشر هذا الخطاب فى المجلة الصحية بالعدد الثانى للسنة السابعة عشر الصادر فى شهر فبراير سنة ١٩٣٤

بور سعيد حيث تبلغ سعة البوغاز نحو ١٥٠٠ متر وتدخلها كميات هائلة من مياه البحر لا سيما فى فترات المد . وعند اشتداد هياجه

وتغذى البحيرة من جانبها الغربى فى فترة فيضان النيل (أغسطس الى نوفمبر من كل سنة) بنحو ٥ مليون متراً مكعباً يومياً من المياه العذبة وهى كمية قليلة بالنسبة لمساحة البحيرة التى تبلغ ٤١٠٠٠٠ فدان أو ١٧٢ مليون متر مربع

وتصب بالجانب القبلى والجنوبى الغربى للبحيرة عدة مصارف يبلغ تصرفها نحو ١٧ مليون متر مكعب يومياً على الأكثر

ويشمل مشروعى عن طريق بور سعيد — دمياط — انشاء قنطرة حجز ببوابات بقرب أشتوم الجميل لضبط كميات المياه المنصرفة من البحيرة ومنع مياه البحر من التدفق اليها فيستطاع بهذه الوسيلة التحكم فى حفظ مياه البحيرة على درجة العذوبة التى نريدها والتى يتحقق معها ابادة القواقع التى تعيش عليها ديدان الهتروفيس

ومن حسن الحظ أن تقليل ملوحة مياه البحيرة أمر يتفق مع طلب قسم مباحث الاسماك اذ يترتب عليه زيادة نمو الحشائش التى تتغذى عليها الاسماك بالبحيرة فيكثر الصيد ويحصل الأهالى على غذائهم من أنواع البورى والطوبار والجران سليمة وخالية من الديدان الضارة .

المخلص

احمد راغب

نشرت جريدة الأهرام فى عددها الصادر بتاريخ ٢٢ يناير سنة ١٩٣٤ ما يأتى :

حياة ديدان الهتروفيس

جاء فى آخر الخلاصة التى نشرناها أمس لمحاضرة الدكتور خليل عبد الخالق بك عن هـذا الموضوع أن هناك مشروعاً اقترحه الدكتور لأبادة القواقع التى تعيش عليها هذه الديدان ببحيرة المنزلة بواسطة تحويل الميـاه المالحة فيها الى مياه عذبة وقد طلب الينا حضرة الدكتور عبد الخالق بك أن نشير الى أن هـذا المشروع ليس له ولـكنه جاء نتيجة المشروع الذى اقترحه الأستاذ احمد راغب مفتش رى قنا لعمل طريق زراعى من بورسعيد الى دمياط وشق قناة ملاحية فى البحيرة فأن هذا المشروع يقلل من ملوحة المياه بالبحيرة وبذلك تموت القواقع لأنهـا لا تعيش الا فى المياه الشـديدة الملاحة .

ملحق رقم ٦

LAC MENZALEH

CONCESSION
A LA "NEW EGYPTIAN Co., Ld.,"
DE LA NAVIGATION A VAPEUR SUR CE LAC

Entre :

Le Gouvernement Égyptien, représenté par S.E. Ahmed Mazloum Pacha, Ministre des Finances, dûment autorisé aux fins des présentes suivant délibération du Conseil des Ministres en date du 16 mars 1903, d'une part,

Et *The New Egyptian Company, Limited,* société britannique ayant son siège à Londres, représentée par Sir John Rogers Pacha K.C.M.G., dûment autorisé aux fins des présentes, suivant délibération du Conseil d'Administration de la dite Société en date du 12 décembre 1902. d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article Premier

La Compagnie s'engage à construire un chenal dans le lac Menzaleh, depuis Gheit-el-Nassara jusqu'à Matarieh et de Matarieh à Port-Saïd.

Ce chenal aura une profondeur minima d'un mètre à l'époque des basses eaux du lac Menzaleh. Cette profondeur sera maintenue aux frais et par les soins de la Compagnie pendant toute la durée de la présente autorisation.

Les dessins, profils, etc., de ce chenal, ainsi que toutes questions y afférentes seront soumis à l'approbation du Ministère des Travaux Publics.

La Compagnie acquerra directement et à ses frais les terrains appartenant à des particuliers et nécessaires aux quais d'accostement,

soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation pour cause d'utilité publique ; dans ce dernier cas, un décret, dans la forme ordinaire, sera rendu à cet effet.

ART. 2.

The New Egyptian Company est autorisée à établir et à exploiter sur le lac Menzaleh, à ses frais, risques et périls, et sans aucune responsabilité du Gouvernement, un service de bateaux mus par la vapeur, l'électricité, le pétrole, l'alcool ou l'air comprimé, aux clauses et conditions ci-après.

La Compagnie déclare expressément avoir pris connaissance de la concession des Pêcheries de l'Achtoum-el-Gamil, qui prend fin le 31 décembre 1904, et s'engage à relever et garantir le Gouvernement de toute condamnation qui pourrait éventuellement être prononcée contre lui au profit des concessionnaires, à raison de l'exécution du présent contrat.

De son côté, le Gouvernement s'engage, à l'expiration de la concession actuelle, à ne la renouveler qu'en mentionnant la présente autorisation.

ART. 3.

La Compagnie est en outre autorisée à ouvrir une communication entre le Nil et le lac Menzaleh par le canal Ananieh, et à établir une écluse entre le dit canal et le lac ; le tout, selon plans et dessins à approuver par le Ministère des Travaux Publics.

ART. 4.

La Compagnie s'engage à placer sur le lac au moins deux steamers pour passagers et quatre chalands à marchandises ou bien quatre barques tirées par des remorqueurs au choix de la Compagnie. La Compagnie s'engage à effectuer au moins trois départs par semaine dans chaque sens.

La Compagnie est autorisée à avoir en service autant de steamers, bateaux, barques, chalands ou remorqueurs qu'elle jugera utile et à régler son service.

ART. 5.

La Compagnie déterminera elle-même les tarifs de transport des passagers et marchandises et pourra y apporter les modifications qu'elle jugera nécessaires.

Ces tarifs, ainsi que leurs modifications seront communiqués par la Compagnie au Gouvernement et seront portés à la connaissance du public par avis publiés huit jours à l'avance.

Les fonctionnaires et les employés du Gouvernement voyageant dans l'exercice de leurs fonctions, et porteurs d'un certificat de leur chef, seront transportés ainsi que leurs bagages à cinquante pour cent du tarif ordinaire.

Art. 6.

La Compagnie est autorisée à percevoir une taxe, à fixer d'accord avec le Gouvernement, sur les bateaux soit à voiles, soit à rames entrant dans le lac Menzaleh ou en sortant par l'écluse de la Compagnie.

Tous bateaux à voiles ou à rames pourront utiliser gratuitement le chenal sans entraver l'exploitation de la présente concession.

La Compagnie est autorisée à se servir des quais d'accostage existant sur le lac Menzaleh, dans les mêmes conditions que les tiers.

Art. 7.*

Les recettes annuelles de toute nature provenant de l'exploitation de la présente concession serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation, les frais d'administration, les salaires, les frais d'assurance et de dépréciation et tous autres frais quelconques, ainsi que l'amortissement en trente années du capital déboursé.

Le surplus des recettes formera les recettes nettes qui serviront d'abord à payer un dividende de cinq pour cent (5%) l'an sur le capital-action ; l'excédent, s'il y en a, sera attribué à concurrence de 33% (trente-trois pour cent) au Gouvernement et de 67% (soixante-sept pour cent) à la Compagnie.

A cet effet, la Compagnie tiendra une comptabilité spéciale pour la présente autorisation et y portera, le cas échéant, une partie des salaires, et frais généraux de son administration proportionnelle au capital utilisé, lequel sera fixé d'accord avec le Gouvernement.

---

* Voir Art. 7 modifié dans l'arrangement ci-après.

Le Gouvernement a le droit à tout moment de faire inspecter les livres et registres spéciaux de la Compagnie.

ART. 8.

La Compagnie payera au Gouvernement, à partir de la mise en exploitation de la présente concession, une taxe annuelle de L.E. 24 (vingt-quatre Livres Egyptiennes) pour chaque steamer, remorqueur ou chaland à marchandises.

Cette taxe sera réduite proportionnellement ou abolie, si la taxe perçue sur les bateaux indigènes naviguant sur le lac Menzaleh était, postérieurement à ce jour, réduite ou abolie.

La Compagnie reste soumise au droit commun en matière d'impôts.

ART. 9.

Le Gouvernement aura le droit de faire constater annuellement l'état de navigabilité des bateaux et plus spécialement les chaudières et machines.

En conséquence, la Compagnie est tenue d'exécuter, dans le délai qui lui sera imparti, toutes modifications, réparations ou suppression de matériel et en général toutes les mesures prescrites de ce chef par le Ministère des Travaux Publics.

La Compagnie reste soumise aux dispositions du décret du 23 décembre 1897 non contraire à la présente autorisation.

Elle demeure également soumise à tous règlements édictés ou à édicter, notamment en matière d'irrigation, de police, de sécurité et d'hygiène publique.

ART. 10.*

La présente concession est accordée pour une durée de 30 (trente) années qui prendront cours du jour où le premier steamer commencera le service sur le lac, et au plus tard le premier janvier 1907 (mil neuf cent sept).

Pendant la durée de la présente concession, le Gouvernement n'accordera à aucune Société, ni aucune personne quelconque, aucune autre autorisation pour navires ou bateaux mus par la vapeur, l'électricité, le pétrole, l'alcool ou l'air comprimé, sur le lac Menzaleh.

---

* Voir Art. 10 nouveau dans l'arrangement ci-après.

Art. 11.

"*The New Egyptian Company, Limited*" ne pourra, sous peine de déchéance, céder le bénéfice de la présente concession que moyennant le consentement écrit du Gouvernement.

Par le fait de ce consentement, la Société nouvelle deviendra seule concessionnaire et seule responsable des engagements pris par The New Egyptian Company, Limited, aux mêmes termes, clauses et conditions des présentes.

Art. 12.

La Compagnie est autorisée dès à présent à faire les essais, études et expériences qu'elle croit nécessaires ou utiles à tel endroit du lac Menzaleh qu'elle croira convenable, en dehors de la zone de la concession des pêcheries, après s'être entendue toutefois avec le Service des Irrigations.

Art. 13*

La Compagnie peut, après examen et études préliminaires, renoncer au bénéfice de la présente concession, à condition d'en aviser le Gouvernement avant le 1er février 1904 (mil neuf cent quatre).

Si la Compagnie ne renonce pas au bénéfice de la présente concession, elle pourra commencer les travaux prévus aux articles 1 et 3 du présent, à tout moment, mais elle devra en tous cas les avoir commencés avant le 1er janvier 1905 (mil neuf cent cinq) et les avoir achevés avant le 1er janvier 1907 (mil neuf cent sept), sous peine de déchéance.

Art. 14

Faute par la Compagnie d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent acte, elle encourra, sauf les cas de force majeure dûment constatés, la déchéance.

Art. 15

La déchéance prévue aux présentes ne pourra être prononcée que par le Conseil des Ministres, dont la décision ne sera susceptible d'aucun recours devant aucune juridiction quelconque. La

* Voir Art. 13 nouveau dans l'arrangement ci-après.

déchéance attribuera de plein droit au Gouvernement le bénéfice de tous les travaux exécutés sans que la Compagnie puisse réclamer une indemnité quelconque.

Art. 16 *

A l'expiration de la présente autorisation et faute de renouvellement, le Gouvernement deviendra seul propriétaire de tous les travaux exécutés en vertu du présent acte. Le matériel flottant pourra, au choix du Gouvernement, être repris par lui suivant une évaluation à dire d'experts.

Art. 17

Aux fins des présentes, la Compagnie fait élection de domicile au Caire en ses bureaux, et, autant que de besoin, au Consulat de S.M. Britannique, au Caire.

Fait en double original au Caire, le dix-huit Mars mil neuf cent trois.

Le Ministre des Finances,
Signé : Ah. Mazloum.

Signé : J. Rogers,
Local Manager,
The New Egyptian Company, Limited.

* Voir Art. 16 nouveau dans l'arrangement ci-après.

LAC MENZALEH

Modification de certains Articles de la Concession du 18 Mars 1903

Entre :

Le Gouvernement Egyptien, représenté par S.E. Ahmed Mazloum Pacha, Ministre des Finances, dûment autorisé aux fins des présentes suivant délibération du Conseil des Ministres en date du 24 mars 1904,
d'une part ;

Et la New Egyptian Company, Limited, Société Britannique ayant son siège à Londres, représentée par Sir John Rogers Pacha, K.C.M.G., D.S.O., et dûment autorisé aux fins des présentes suivant délibération du Conseil d'Administration de la dite Société en date du 23 mars 1904.
d'autre part ;

Il a été stipulé ce qui suit comme convention additionnelle à l'autorisation accordée le 18 mars 1903 par le Gouvernement Egyptien à la New Egyptian Cy., Ltd. pour la construction d'un chenal dans le lac Menzaleh.

Article Premier.

Les articles 7, 10, 13, et 16 sont annulés et remplacés respectivement par les articles ci-après :

Art. 7 (nouveau)

Les recettes annuelles de toute nature provenant de l'exploitation de la présente concession serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation, les frais d'administration, les salaires, les frais d'assurance et de dépréciation et tous autres frais quelconques,

ainsi que l'amortissement en quarante années du capital de premier établissement : ce capital sera arrêté par le Ministère des Finances sur le décompte des dépenses présenté par la Compagnie.

Quant aux frais de premier établissement déboursés pendant le cours de la concession, ils seront, si la dépense a été au préalable autorisée par le Gouvernement, amortis en un nombre d'années égal à celui des années restant à courir jusqu'à l'expiration de la concession.

Le surplus des recettes formera les recettes nettes pui serviront d'abord à payer un dividende de cinq pour cent (5%) l'un sur le capital-actions : l'excédent, s'il y en a, sera attribué à concurrence de 33% au Gouvernement et de 67% à la Compagnie.

A cet effet, la Compagnie tiendra une comptabilité spéciale pour la présente autorisation et y portera, le cas échéant, une partie des salaires et frais généraux de son administration proportionnelle au capital utilisé, lequel sera fixé d'accord avec le Gouvernement.

Le Gouvernement a le droit à tout moment de faire inspecter les livres et registres spéciaux de la Compagnie.

Art 10 (nouveau)

La présente concession est accordée pour une durée de quarante années qui prendront cours du jour où le premier steamer commencera le service sur le lac, et au plus tard le 1er Janvier 1907 (mil neuf cent sept).

Pendant la durée de la présente concession le Gouvernement n'accordera à aucune Société, ni à aucune personne quelconque, aucune autre autorisation pour navires ou bateaux mus par la vapeur l'électricité, le pétrole, l'alcool ou l'air comprimé, sur le lac Menzaleh.

Après la vingtième année de la concession, le Gouvernement aura, à toute époque, moyennant préavis d'une année, la faculté de racheter la présente autorisation.

Pour établir ce prix de rachat, on prendra la moyenne des recettes nettes de cinq meilleures années sur les sept années précédant le rachat; cette moyenne, majorée de l'annuité ponr le service de l'amortissement, sera capitalisée à quatre et demi pour cent

($4^1/_2$ %) pour le nombre d'années restant à courir, jusqu'à l'expiration de la concession.

Le montant de cette capitalisation sera payé par le Gouvernement dans les trois mois du rachat.

Moyennant ce paiement le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie concessionnaire ; il entrera immédiatement en jouissance de tous les produits de l'exploitation et deviendra de plein droit propriétaire des steamers, bateaux, remorqueurs, chalands, ainsi que du matériel fixe ou flottant, des constructions, garages, stations, mobiliers, outillages, accessoires, ainsi que des terrains acquis par la Compagnie ou expropriés à ses frais, en un mot, de tout l'actif mobilier ou immobilier sans aucune exception ni réserve.

ART. 13 (nouveau).

La Compagnie pourra commencer les travaux prévus aux articles premier et trois du présent, à tout moment, mais elle devra en tout cas, pour les travaux prévus à l'article premier, les avoir commencés avant le 1er janvier 1905 et les avoir achevés avant le premier janvier 1907, et, pour les travaux prévus à l'article 3, les avoir commencés avant le 1er janvier 1907 et les avoir achevés le 1er janvier 1909, le tout sous peine de déchéance des parties respectives de la concession.

ART. 16 (nouveau).

A l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la Compagnie et deviendra de plein droit propriétaire de steamers, bateaux, remorqueurs, chalands, ainsi que du matériel fixe ou flottant des constructions, garages, stations, mobiliers, outillages, accessoires ainsi que des terrains acquis par la Compagnie ou expropriés à ses frais, en un mot de tout l'actif mobilier ou immobilier sans aucune exception ni réserve.

Fait en double original au Caire, le 29 mars 1904.

Le Minisre des Finances

(Signé) : AHMED MAZLOUM.

(Signé) : J. ROGERS.

LAC MENZALEH

TRANSFERT DE LA CONCESSION DU 18 MARS 1903

À THE MENZALEH CANAL AND NAVIGATION CO., Ld.

MINISTÈRE
DES
FINANCES

Le Caire, le 28 mars 1904.

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

En réponse à votre lettre en date du 15 mars courant j'ai l'honneur de vous informer que le Ministère des Finances n'a aucune objection à autoriser le transfert à «The Menzaleh Canal and Navigation Company» de la concession du 18 mars 1903 accordée à la "New Egyptian Company„, au cas où la nouvelle société projetée obtiendrait l'approbation du Conseil des Ministres.

Agréez, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Sous-Secretaire d'Etat
Signé: A. MITCHELL INNES.

Monsieur le Directeur
de "The New Egyptian Company,"
Le Caire.

LAC MENZALEH

DÉCRET AUTORISANT LA CONSTITUTION DE "THE MENZALEH CANAL AND NAVIGATION COMPANY„

NOUS, KHÉDIVE D'EGYPTE,

Vu l'acte préliminaire d'association passé sous seing privé le 11 mars 1904, au Caire, entre :

1° THE NEW EGYPTIAN COMPANY, LIMITED, Société Britannique, ayant siège à Londres, représentée par Sir John Rogers, K. C. M. G., D. S. O., son directeur général en Egypte, en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration en date du 6 février 1904 ;

2° LA SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA BASSE-EGYPTE, Société égyptienne, ayant siège au Caire, représentée par Boghos Pacha Nubar et M. Ed. Empain, deux de ses administrateurs agissant en vertu d'une délibération du Conseil d'Administration en date du 6 février 1904 ;

3° M. EDOUARD EMPAIN, banquier, sujet Belge, demeurant à Bruxelles ;

4° BOGHOS PACHA NUBAR, propriétaire, Ottoman, demeurant au Caire ;

5° SIR JOHN ROGERS, K.C.M.G., D.S.O., sujet Britannique, demeurant au Caire ;

6° ARAKEL BEY NUBAR, propriétaire, Ottoman, demeurant au Caire ;

7° M. LÉON CARTON DE WIART, avocat près la cour d'appel, demeurant au Caire ;

pour la constitution d'une société anonyme dite *The Menzaleh Canal and Navigation Company* ;

Vu les statuts de la dite société anonyme ;

Vu l'article 46 du Code de Commerce ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et l'avis conforme de Notre Conseil des Ministres,

DECRETONS :

ARTICLE PREMIER

THE NEW EGYPTIAN COMPANY, LIMITED, représentée par Sir John Rogers, LA SOCIÉTÉ ANONYME DES CHEMINS DE FER DE LA BASSE-EGYPTE, représentée par Boghos Pacha Nubar et M. Ed Empain, M.M. EDOUARD EMPAIN, BOGHOS PACHA NUBAR, SIR JOHN ROGERS, ARAKEL BEY NUBAR, et LÉON CARTON DE WIART sont autorisés, à leurs risques et périls, sans que le Gouvernement puisse en aucun cas encourir aucune responsabilité par suite de cette autorisation, à former en Egypte une Société Anonyme dite *The Menzaleh Canal and Navigation Company*, à charge par eux de se conformer aux lois et usages du pays, ainsi qu'aux statuts dont un exemplaire revêtu de leurs signatures et annexé au présent Décret.

ART. 2

La présente autorisation donnée à la dite Société Anonyme n'implique ni responsabilité, ni monopole, ni privilège, de la part ou à l'encontre de l'Etat.

ART. 3

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent Décret.

Fait au palais d'Abdine, le 14 avril 1904.

ABBAS HILMI.

Par le Khédive :
Le Président du Conseil des Ministres
MOUSTPHA FEHMY.

Le Ministre des Finances,
AH. MAZLOUM.

ملحق رقم ٧

تقرير حضرة مفتش الكبارى بمصلحة الطرق

مـــــــذكرة

ردآ على المذكرة التى قدمها حضرة المحترم المهندس احمد راغب عن أنشاء الطريق
بين بور سعيد — دميـــاط

تقدم حضرة الزميل الاستاذ الى وزارة المواصلات بمذكرة عن مشروع حيوى هام كتبت عنه الجرائد المحلية فى حينه نظراً لفائدته العظيمة والوفر الذى يحصل من تنفيذه .

ويمكن تقسيم هذه المذكرة إلى ثلاثة أجزاء كالآتى : —

الجزء الأول . عمل دمياط ميناء مفتوحة للملاحة وذلك بفتح مجرى ملاحى من بور سعيد فى بحيرة المنزلة إلى دمياط .

الجزء الثانى . استعمال جسر هذه المجرى كطريق زراعى من بورسعيد إلى دمياط ليقوم مقام مشروع الطريق الذى ترغب مصلحة الطرق انشاءه .

الجزء الثالث . توفير مبلغ ١٣٠٠٠٠ جنيه على الحكومة حيث أن مشروعه يتكلف حوالى ٧٠٠٠٠ جنيه بدلا من ٢٠٠٠٠٠ جنيه التى قدرتها مصلحة الطرق .

وهذه النقط الثلاث يجب درسها درساً فنياً دقيقاً . ومصلحة الطرق

لا تتأخر عن تحبيذ مثل هذا المشروع ما دام يتفق مع الأصول الهندسية وما دام يأتى بالغرض الذى قدم من أجله حضرة الزميل هذه المذكرة .

لذلك تتقدم مصلحة الطرق بأبداء ملاحظاتها عن هذا المشروع تفصيليا .

الجزء الأول

عمل دمياط ميناء مفتوحة للملاحة

أوصى حضرة الاستاذ راغب بعمل قنال ملاحى ذا حجم مناسب لتعويم المراكب التى غاطسها مترين ونصف . وبهذه الطريقة تدخل المراكب من البحر فى بور سعيد الى المجرى الملاحى الى دمياط حيث تفرغ الواردات .

وهذه الواردات إما أن تصدر الى داخل البلاد بالسكة الحديد حيث أن النيل غير ملاحى فى أغلب مدة السنة ، وإما أن تكون لمدينة دمياط نفسها .

ففى الحالة الأولى ليس من الحكمة أن ترسو المراكب بميناء بورسعيد ثم ترحل الى دمياط وبعدها ترسل الواردات بالسكة الحديد الى داخل القطر بل الواجب تصديرها من بور سعيد مباشرة . وفى الحالة الثانية فمن الأصوب أن ترسل البضائع من بورسعيد الى دمياط باللوريات على الطريق الزراعى فى زمن أقل من ساعة حيث أن طول الطريق حوالى ٤٥ كيلومترا

علاوة على ذلك فان تحديد المترين ونصف بغاطس المراكب جعل

الملاحة فى المجرى المقترح مقتصرة على المراكب الخفيفة المسطحة القاع والرفاصات والمراكب الشراعية وما يماثلها وهذا النوع من المراكب معد لتوريد الفواكه والأخشاب وما يشابهها من البضائع . ففى حالة الفواكه أذكر أن الزمن عامل مهم ويجب تصديرها مباشرة بالسكة الحديد من بورسعيد الى داخل القطر خوفا من تلفها . وأما الأخشاب وما شابهها فليس للمجرى الملاحى المقترح أى امتياز عن ترعة الاسماعيلية خصوصاً ما يراد توريده الى الشرقيـة والقاهرة والوجه القبلى ولأن النيل عنـد دمياط غير ملاحى . وان كان هذا النوع من البضائع لمدينة دمياط نفسها فان الأهالى أعدت نفسها على ممر الزمن لاستلام الفواكه بواسطة فلايك ولنشات خفيفة ومراكب شراعيـة من خارج البوغاز بدمياط الى المدينـة نفسها وكذلك الأخشاب فانها تعوم وتسحب الى المدينة .

فمما تقدم يتضح أن مشروع الاستاذ راغب ليس له فائدة كبيرة وان سامنا جدلا بصحة مشروعه فان الواردات لدميـاط ستكون مقتصرة على نوع البضائع السابقة الذكر ولا يصح مطلقاً ذكر العنوان الخلاب وهو (جعل دمياط ميناء ملاحى)

علاوة على ما تقـدم فان الاستاذ راغب لم يذكر تفصيلات المجرى الملاحى عنـد بورسعيد وهل المراكب ستعافى من الضريبة المفروضة عن عبورها قنـال السويس أم لا . وهـذه النقطة يمكن للوزارة معرفتها من الجهات المختصة .

الجزء الثانى

عمل جسر المجرى الملاحى المفتوح سكة زراعية
ليقوم مقام الطريق الذى ترغب مصلحة الطرق انشاءه

اقترح الأستاذ راغب أن ينشأ الطريق جميعه بالكراكه من الأتربة المستخرجة من حفر القنال الملاحى وأن يكون بعرض ثمانية أمتار ومنسوب متر ونصف فوق سطح البحيرة . وذكر حضرته ان الأتربة المستخرجة من قاع البحيرة سوداء وصالحة للمرور بمجرد تسويتها . مع أننا اختبرنا طبيعة الأرض فى نقط مختلفة بعمق عشرين متراً تحت القاع فوجدنا أن الجزء العلوى بعمق خمسة أمتار هو عبارة عن أرض طينية زئبقية[1] تتفكك بمجرد التماسها بالماء وتنزلق تدريجياً إلى أن تتساوى بالقاع . فلا يمكن بقاء هذا الجسر إلا إذا حصرناه داخل تكسية متينة أو حوائط ساندة ذات صيغة مستديمة . وان تمشينا جدلا مع حضرته فى إمكان بقاء الجسر كما هو فان مصلحة الطرق لا يمكن أن توافق على بقاء مثل هـذا الجسر معرضاً للعواصف والأنواء والأمطار الغزيرة بدون رصفه بالمكدام . وبقاء هـذا الجسر الطينى داخل البحيرة بدون رصف مع وجود العوامل المذكورة لا يتفق مع عقلية مهندس مختص فى أعمال الطرق . هذا الرصف وقيمته ١٠٠٠٠٠ جنيه هو نصف المقايسة التى حضرتها مصلحة الطرق والأستاذ راغب يدعى أنه سيوفر على الحكومة ١٣٠٠٠٠ جنيه

---

(١) تحليل عينات الأتربة أثبت عكس هذا (راجع الملحق رقم ١٢)

وقد بدأ الأستاذ راغب بذكر اعتراضات عن الطريق المقترح نفحصها نقطة نقطة كالآتى : —

أولا — قال حضرته « أنه لا يوجد أتربة لتكوين جسر الطريق سوى الرمال السافية وهذه لا يصلح سطحها للمرور إلا بعد رصفها بالمكدام » . وهذه الرمال السائبة هى رمال كبيرة الحبيات يتخللها قليل من الأتربة وهى أصلح بكثير من الطين المستخرج من قاع البحيرة لأنها غير قابلة للضغط وأقل سيولة من الطين .

ثانياً — قال حضرته « أن عملية المكدام باهظة » . وأننا نقره على هذا الرأى وأننا نجزم بضرورة عمله .

ثالثاً — قال حضرته « انه لا يمكن فتح الطريق الا بعد عدة سنين » وإننا مستعدون لعمل هذا الطريق بكباريه ورصفه فى مدة ثلاثين شهرا لو كان المال اللازم موجوداً .

رابعاً — قال حضرته « يلزم تكسية ميول الجسر بالحجر فى الاجزاء المعرضة للرياح وتكاليف تلك التكسية عظيمة » . وغريب جداً من حضرته أن يوصى بعمل تكسية للطريق الذى اقترحته المصلحة ولا يوصى بعمل تكسية لطريقه مع ان التسعة عشر كيلو مترا الأخيرة من طريقه من جهة دمياط واقعة شمال طريق المصلحة وقريبة من البحر وهذه المنطقة أشبه برأس بارزة فى البحر معرضة للعواصف باستمرار . والجزء الآخر من طريقه لا يمتاز عن طريقنا بكثير حيث أنه يبعد عن طريقنا بمسافات تتراوح بين نصف كيلو واثنين كيلو مترا ، وإننا نؤيد الأستاذ راغب فى ضرورة عمل

تكسية أو حوائط ساندة لطريقنا ولذلك وضعنا قيمتها فى المقايسة . أما طريقة التعرض للعواصف وعلى بعد سبعة كيلو مترات ونصف شمال طريقنا عند دمياط فليس معرضاً لأى خطر وعناية الله حارسة له ! ! !

خامساً — قال حضرته « أن تكاليف ملء الفجوات من الجزائر سوف تكون كبيرة نظراً لاستعمال الكراكات إلى آخره » . مع أن الأتربة اللازمة للطريق ستؤخذ من الجزائر المجاورة وهى عبارة عن رمال سبق تبيناها والمصلحة تفضلها عن الطين المستخرج من قاع البحر . وتكاليف المتر حسب المناقصة التى فتحت مظاريفها ٢٥ مليما بينما حضرته قدر لحفر الأتربة فى مشروعه المقترح ٣٠ مليما للمتر المكعب .

سادساً — ذكر حضرته « أن مشروع المصلحة يحتاج إلى كوبرى لتغذية البحيرة بالمياه الحلوة » ونحن نؤيده فى رأيه وسبق وضعنا قيمة هذا الكوبرى فى المقايسة ضمن ال ٢٠٠٠٠٠ جنيه . أما حضرته قد قسم البحيرة إلى شطرين وصار الجزء الشمالى والبالغ مساحته حوالى ٥٠٠٠٠ فدان محروماً من المياه العذبة التى يوصى عليها وقد سبق أن أشارت الينا مصلحة مصائد الأسماك وخفر السواحل بضرورة عمل فتحة لاتصال المياه بين الجزئين .

وفى تخطيط المصلحة للطريق اتخذت الجزائر التى كونتها الطبيعة بينما الاستاذ راغب يرغب فى عمل طريق معرض لجميع التأثيرات التى تنجم من شطر البحيرة .

وبعد ذلك وضع حضرته فى مذكرته بابا مستقلا عن بوغاز أشتوم الجميل فبدأ بنبذة تاريخية وبعدها ذكر أن طول هذا البوغاز ١٣٠٠ متراً

وقارنه بفتحات كبارى القاهرة وذكر أن المجرى فى البوغاز تتغير كثيراً وانه ينحر فى مكان ويطمى فى مكان آخر وانه مستبحر عظيم الاتساع . وبعد كل هذا الوصف وهذا التهويل يحاول فى سد هذه المجرى ويكتفى بعمل فتحة عرضها ٣٦ متراً بدلا من ١٣٠٠ متراً مستنداً على حساب التصرف فى البحيرة ومقدار التبخير الى آخره من الحسابات التى نشك فى صحتها . إلا اننا لا نعيرها أى التفات لأن التصرف فى البحيرة ليس العامل فى تحديد الفتحة بل العامل المهم هو موضوع المد والجزر فى البحر حيث يعلو حوالى ٢٥ سنتيمتراً فى أربعة ساعات ثم ينزل فى مثل هذا الوقت . وهذا يتطلب دخول المياه فى البحيرة والخروج منها بسرعة كبيرة شاهدناها بنفسنا عند عمل المباحث وحضرنا مشروعنا على أن لا تعترض هذا التيار والا يحصل ما لا تحمد عقباه وهذا التصرف يزداد كثيرا جدا وقت العواصف وانى آسف لعدم وجود متسع من الوقت لايجاد التصرف الحقيقى فى بوغاز أشتوم الجميل ومنه يمكن تحديد صحة الفتحة التى يقترحها راغب بك . ان سد طينى فى شمال البحيرة ممتداً من الشرق الى الغرب بفتحة سعتها ٣٥ مترا لا يمكن أن يكون له صيغة مستديمة وينتظر أن ينقطع الجسر فى نقط مختلفة وأن يحصل نحر حول الكوبرى المزمع انشاؤه . وعلى العموم ليس هناك أى ضمان لسلامته .

ثم ذكر الاستاذ راغب خطورة عمل أساسات الكبارى عند بوغاز أشتوم الجميل مؤيداً رأيه بكوبرى أنشأته سكة حديد الفيوم على مصرف البطس وزحف حوالى ٤٠ سنتيمتراً . ولا يمكن الاجابة على هذا التهويل

سوى أن موظفى هـذه المصلحة أدرى بعملهم من حضرته وهم الموظفون المختصون الذين تقع عليهم كل المسؤوليـة . وسبق أنشأت المصلحة مثـل هذه الكبارى بين بحيرة ادكو والبحر تحت طريق اسكندرية — رشيد . والكوبرى الذى عملته سكة حديد الفيوم وزحف ليس حجة علينا وسبق المصلحة أن أنشأت ثلاثة كبارى على نفس المصرف قريبة من هـذا الكوبرى وهى موجودة الآن بحال جيدة عليها حركه مرور مستمرة .

وادعى الأسـتاذ راغب أن مشروع المصلحة يتضمن عمل كوبرى أشتوم الجميل طوله ٦٣٠ متراً وقارنه بكبارى القاهرة . وبالأسف تداخل فى عمل لم يكن عنده به أى خبرة بل مزج كل أنواع الانشاءات وقارنها ببعضها مع وجود الفارق الكبير . أما كبارى أشتوم الجميل فهى عبارة عن كوبريين طول كل منهما أربعين متراً . وهى معدة لمرور المراكب التى حددتهـا مصلحة خفر السواحل ومصائد الأسماك وموضوعه فى الأماكن العميقة التى لم تتغير بمرور الزمن . أما مداخل هـذه الكبارى التى يسميها الأستاذ راغب كبارى كبيرة وقارنها بكبارى القـاهرة فيعبر عنها بالانجليزية VIADUCTS وهى ممرات للطرق أو للسكك الحديدية تنشأ على المستنقعات الواسعة المدى وعلى المجارى القليلة العمق . وهى مستعملة بكثرة فى أمريكا ويوجد ممر من هذا النوع فى أواسط أفريقا . وطول هـذه الممرات غالباً كبير ويقاس أحياناً بالكيلومترات وهى عبارة عن أرضية خفيفة محمولة على خوازيق بفتحات ضيقة مستقلة بحيث لو حصل هبوط أو احتاج الأمر إلى ترميم يمكن عمله فى أى فتحة بدون التأثير على

الفتحات الأخرى ويفضل هـذا النوع من الممرات على الجسور الترابية التى يقترحها الأستاذ راغب للاسباب الآتية : —

اولا — ليس من المرغوب التعرض لسـير المياه الطبيعى أو التحكم على مجراه . وفى حالتنا عند بوغاز أشتوم الجميل لو حاولنا عمل سد بدل هذه الممرات لاحتاج الأمر إلى تغيير نوع الأساسات المقترحة فى الـكوبرى الرئيسى وذلك بعمل خوازيق لوحية حولها وعمل حوائط ساندة تكلف الحـكومة أموالا طائلة لا مبرر لها وان أمكن للاستاذ راغب تقديم مشروعاً يتحكم به على مجرى المياه أرجو أن يبديه لوزارته لتتوفر ملايين الأمتار المكعبة من الدبش الذى يرمى فى النيل سنوياً .

ثانياً — ان هذا النوع من الممرات قلما يحتاج إلى صيانة فى المستقبل فان حصل هبوط فى الخوازيق المكونة لأحـدى البغال وهـذا الهبوط لا يتجاوز السنتيمتر فيمكن تعلية الجزء العلوى بمقدار هذا الهبوط .

ثالثاً — أن تكاليف هذه الممرات أقل من تكاليف الجسور الترابية مع الحوائط السـاندة وقد درسنا الموضوع فعينا الحد الذى عنـده تعلو تكاليف هذه الممرات عن عمل الجسور والحوائط الساندة وبهذه الطريقة حددنا طول هذه الممرات . أضف إلى ذلك الصيانة المستمرة الواجب عملها فى الجسور الترابية والتكسيات .

رابعاً — أن تكاليف هذه الممرات التى يقارنها الاسـتاذ راغب بكبارى القاهرة حسب أقل العطاءات هى ٢٦٥٠٠ جنية بينما أى كوبرى

من كبارى القاهرة تكلف ما ينوف عن الثلثمائة الف جنيـه . ومشروع هذه الكبارى حضرته المصلحة بجميع تفاصيله وطرحته فى المناقصة طالبة من المقاولين وضع فياتهم . وعليهم تقديم مذكرة حسابية للمشروع جميعه وابداء جميع الملاحظات الخاصة بمتانة أجزاء الكوبرى وقدموا حساباتهم التى تتفق تماماً مع حساباتنا ولم يبد أحدهم أى أعتراض ضد المشروع . وانى لا أمانع أن يعرض المشروع على خبير فنى لأنى واثق أن تقريره سيشرف المصلحة .

الجزء الثالث

توفير مبلغ ١٣٠٠٠٠ جنيه على الحكومة لأن مشروع راغب بك

يتكلف حوالى ٧٠٠٠٠ جنيه بينما مشروع المصلحة يكلف

حوالى ٢٠٠٠٠٠ جنيه

بعد ابداء جميع ملاحظاتنا على المشروع الذى قدمـه الاستاذ راغب نسلم جدلا بأنه يمكن عمل هذه المجرى بواسطة الكراكات . ونسلم جدلا بأن هذه المجرى لا تطمى ولا تحتاج لصيانة مستمرة مستقلة . ونسلم جدلا بأن الجسور الترابية المقترحة تصلح لأن تكون طريق زراعى رغم ما هنالك من التأثيرات الجوية . ونسلم جدلا بأنه لا لزوم لرصفه بالمكدام . ونسلم جدلا بأنه لا لزوم لعمل تكسيات أو حوائط ساندة على جوانب الجسور . ونسلم جدلا بأنه يمكن الاستغناء عن بوغاز أشتوم الجميل والاكتفاء بفتحة

طولها ٣٦ مترا بدون أى تكسيات أو حوائط واقية . نسلم بكل ما اقترحه سواء قبلته عقولنا أو لم تقبله ونحضر المقايسة على أساس مشروعه وعلى أساس فيته فى أعمال الحفر بالكراكة وقدرها ثلاثين مليما . أما الكوبرى المقترح فقد حضرنا له مشروعاً هيكاياً حسب طلبه على أساس أقل فيات فى المناقصة التى طرحت لكبارى أشتوم الجميل .

اولا — أعمال أتربة : —

٣٥١٨٦٤٠ متر مكعب	فية ٣٠ مليما	=	١٠٥٥٠٠ جنيه

ثانيا — أعمال أتربة الفتحة المقترحة : —

٣٥٠٠٠٠ متر مكعب	فية ٣٠ مليما	=	١٠٥٠٠ جنيه

ثالثا — عمل كوبرى ثابت فى الفتحة المقترحة	=	٨٠٠٠ جنيه
المجموع		١٢٤٠٠٠
احتياطى حوالى ٦ ./		٦٠٠٠
المجموع		١٣٠٠٠٠

اما الكوبرى المتحرك يتكلف ١٢٠٠٠ جنيه وعلى ذلك تكون المقايسة بالاحتياطى حوالى ١٢٥٠٠٠ جنيه وليس ٧٠٠٠٠ جنيه حسب تقديره

هذه مقايسة سطحية حسب اقتراح الاستاذ راغب ولم يذكر الانشاءات الصناعية الواجب عملها عند بور سعيد وعند دمياط لترحيل المراكب من البحر إلى المجرى الملاحى أو من المجرى الملاحى إلى النيل .

وتكاليف هذه الأنشاءات كبيرة جداً أذكر على سبيل المثل هويس العياط المشابه لمثل هذه الانشاءات كاف الحكومة حوالى الـ ٧٥٠٠٠ جنيه وهو مصدع الآن وطمى وغير صالح للعمل .

ممـا تقدم يتضح ان مشروع الاستاذ راغب خالى عديم الفائدة رغم التكاليف الكبيرة ورغم النقص الذى بيناه الخ .

السير جودت
مفتش الكبارى

رد المؤلف — تجد بالصفحات ١٥٧ — ١٦٠ الرد على النقط الفنيـة أو الشبه فنية الواردة بتقرير حضرة مفتش الكبارى ، أما باقى النقط التى أثارها لخارجة عن الموضوع — بقيت مسألة تكاليف المشروعات المختلفة وتقدير حضرته لها وتعمده تخفيض تكاليف القسم الخاص بمصلحة الطرق والمبالغة فى تكاليف مشروع المؤلف — ويكفى فى الرد على هذه المسألة أن أحيل حضرته الى الصفحة ١٩٧ فيجد أنى طلبت من اللجنة تحويل الموضوع الى ادارة عموم المشروعات بمصلحة الرى ، وهى تقوم بأعمال مماثلة ، لتحضير مقايسات مضبوطة .

وقد خمنت مصلحة الطرق تكاليف مشروعها بـ ٢٠٠ الف جنيه ، دون أن تكون قد حضّرت عنه رسومات أو قطاعات عرضية أو طولية وغيرها من البيانات الضرورية — على أن اللجنة بعد الدرس والبحث — نعتت مشروع مصلحة الطرق بأنه عسير جدا وباهظ التكاليف وأن نفقات نقل المهمات اللازمة لرصفه ووقايته مرتفعة (راجع صفحة ٢٢٥)

ملحق رقم ٨

تقرير حضرة وكيل مصلحة الطرق والكبارى

على اقتراح حضرة الأستاذ احمد راغب مفتش رى القسم الخامس
الخاص بانشاء مجرى ملاحى بمحاذاة الطريق المنوى إنشاؤه
من دمياط الى بور سعيد

ا — الوجهة القانونية

١ — قد منحت الحكومة المصرية فى سنة ١٩٠٣ إلى شركة Menzaleh Canal & Navigation Co. امتيازا بانشاء قنالات وخطوط ملاحية بين دمياط والمطرية وبورسعيد وحصل بعض التعديل فى شروط الامتياز فى سنة ١٩٠٤ ولكن المادة العاشرة فى الأصل والتعديل تنص على أنه لايجوز للحكومة أن تمنح أى فرد أوأى شركة أخرى امتيازا أوتصريحا بانشاء قنالات أو خطوط ملاحية فى بحيرة المنزلة ومن البديهى أن الغرض من وضع هذا القيد فى شروط الامتياز هوحماية الشركة من المزاحمة وعدم تعريضها للخسارة

وعلى ذلك لو قامت الحكومة بحفر مجرى ملاحى فيما بين بورسعيد ودمياط فانها من المؤكد ستعرض نفسها للمسئولية القضائية تجاه الشركة وستكون النتيجة الطبيعية شراء الحكومة لامتياز الشركة نظير تعويضها بمبالغ جسيمة

وعليه فاذا أريد إنشاء مجرى ملاحى جديد فيما بين دمياط و بورسعيد فيجب ضم تلك المبالغ الى مقايسة المشروع ويمكن حساب تلك المبالغ علينا للمادة العاشرة المذكورة متى عرفت أرباح الشركه فى السبع سنوات السابقة لتاريخ الشراء

٢ — حيث أن مشروع المجرى الملاحى المقترح سيتصل بقنال السويس عند بلدة القبوطى مارا بهويس الرسوة التابع لشركة المنزلة المذكورة ومارا من مجرى الاتصال التابع لشركة قنال السويس وحيث أن المراكب التى سوف تمر من هذا المجرى يتحتم عليها استعمال «حوض الملاحة الداخلية» الموجود بمدينة بورسعيد على بحيرة المنزلة والتابع لشركة قنال السويس أيضاً وذلك لتفريغ وشحن البضائع فارى ضرورة الاتفاق بين مع الشركتين المذكورتين على كيفية ومدى استعمال الهويس والمجرى والحوض المذكورة فاذا طالبت أحدهما أوكلتاهما بتعويض فأرى ضرورة ضم ذلك التعويض الى مقايسة المشروع حتى تكون شاملة لتكاليف المشروع من جميع نواحيه

ب — الوجهة الفنية

١ — إن حالة مدينة دمياط ومايرجى لها من مستقبل لاتبرر أن إنشاء مجرى ملاحى خاص ببورسعيد ومع ذلك إذا سامنا جدلا بأنه من الضرورى إنشائه فان مشروع الأستاذ راغب لايحقق الفائدة المرجوة منه لأنه جعل نقطة الاتصال بين المجرى والنيل عند بلدة الرطمة الواقعة بحرى دمياط بمقدار ثمانية كيلومترات فيكون المجرى الملاحى غير متصل بداخلية القطر

إلا فى أشهر الفيضان فقط أى خمسة أشهر فى السنة تقريباً لأن السد المعتاد إقامته سنويا بمعرفة مصلحة الرى قبلى مدينــة دمياط على مجرى النيل يمنع اتصال المجرى الملاحى بداخلية القطر من شهر ينــاير الى اغسطس فى كل سنة مع أنه كان الواجب جعلها عند هويس العنانية الذى اشترته الحــكومة أخيراً من شركة بحيرة المنزلة وهو هويس كبير يبلغ طوله ١٢٠ متراً وعرضه ٩ر٢٠ متر ويصلح لهذا الغرض أما الاقتصار على توصيل بورسعيد بدمياط فقط دون داخليــة القطر فانه يخالف المبادىء الاقتصادية التى تحتم تخفيض تكاليف نقل الصادرات والواردات الى أدنى حد بتقليل عدد مرات الشحن والتفريغ فى الطريق

٢ — وفى الواقع ان مدينــة دمياط متصلة فى الوقت الحاضر بطريق ملاحى مستديم بمدينــة بورسعيد وهو التابع لشركة المنزلة المذكورة فاذا كان التقدم الاقتصادى فى أقاليم شرقى الدلتا يقتضى تحسين هذا الطريق بتوسيعه وتعميقه فيجب أن يحصر المشروع فى هــذه الدائرة ولا يتعداها بانشاء مجرى جديد فتتعرض الحــكومة لمقاضاة الشركة ودفع تعويضات جسيمة كما تقدم

والواقع أيضاً أن مدينة بورسعيد متصلة بداخلية القطر بأربع طرق ملاحية وطريق خامس جارى تجهيزه بمعرفة مصلحة الرى

وهذه الطرق هى : —

ا) طريق الترعة الاسماعيلية وقنال السويس

ب) طريق الرياح التوفيقى وبحر مويس وترعة الوادى وبحر فاقوس وبحر البقر الذى يتصل ببحيرة المنزلة

م) طريق الترعة الاسماعيلية لغاية العباسة ثم الطريق (ب)

د) طريق الرياح التوفيقى والترعة المنصورية والبحر الصغير لغاية وصلة ميت عاصم التى توصله بمصرف عموم البحيرة ثم بحر حادوس المتصل ببحيرة المنزلة

هـ) طريق الرياح التوفيقى وبحر مويس لغاية وصلة صفط حادوس لتوصيلة ببحر حادوس المتصل ببحيرة المنزلة وهذا الأخير هو الطريق الجارى اتمامه بمعرفة مصلحة الرى بعمل وصلة حادوس بقرب أبى الشقوق لتوصيل بحر مويس ببحر حادوس

وإنى معترف بأن هذه الطرق الملاحية لم تبلغ حد الكمال بحيث تصبح صالحة لنقل الصادرات والواردات بين بور سعيد وداخلية القطر ولكن هذا لا يمنع من تحسينها أو على الأقل تحسين بعضها بصفة تدريجية بحيث تتمشى مع الرقى العام ونمو حركة الصادرات والواردات بين شرق الدلتا وميناء بور سعيد كما أشار بذلك جناب المستر ريد خبير الملاحة الداخلية فى تقريره الذى رفعه للوزارة فى سنة ١٩٢٨

٤ — لو سلمنا جدلا بعد الاعتبارات السابقة بضرورة انشاء مجرى ملاحى يصل دمياط ببور سعيد رأساً بخلاف المجرى الحالى فان تكاليفه تصل إلى ثلاثة أمثال التقدير الذى وضعه الاستاذ راغب لانه بعد الخبرة التى اكتسبتها شركة بحيرة المنزلة وشركة قنال السويس وحسب توصيات

جناب المستر ريد خبير الملاحة المذكور أرى من الضرورى أن تتوفر الشروط الآتية فى مثل هذا المجرى : —

اولا — يجب أن يكون محصوراً بين جسرين ثابتين

ثانياً — يجب تكسية جانبيه بالحجر لمنع ارتدام المجرى من تأثير الأمواج الناتجة من سير المراكب ومن هبوب الرياح الشديدة ولحفظها من تأثير تحرك المياه بسبب اشتداد هبوب الرياح

ثالثاً — يجب ترك فتحات فى الجسرين أى من الجانبين لاعطاء المياه حريتها فى التحرك عند اشتداد هبوب الرياح وعلى ذلك يلزم انشاء كبارى أو برابخ فوق هذه الفتحات اذا أريد تمرير الطريق على احد جسرى المجرى الملاحى

وهذه الفتحات لازمة أيضاً لمرور المراكب الصغيرة التى تتجول بحالة مستمرة فى البحيرة من احد جانبى المجرى إلى الجانب الآخر

فاذا أضيفت تكاليف هذه الأعمال إلى المقايسة التى وضعها الاستاذ راغب فانها لا شك تصل إلى ثلاثة أمثال تقديره .

جـ — الطريق المنوى انشاؤه بين بور سعيد ودمياط

أما مسألة انشاء الطريق لتوصيل بور سعيد بدمياط وبداخلية القطر فهذه مسألة لا علاقة لها بالملاحة والغرض منها ربط المدينتين لارتباط مصلحتيهما فيصبحان كانهما مدينة واحدة لان المسافة بينهما ستقطعها السيارات فى ساعة واحدة وسيستمر وجود الطريق مثل سائر الطرق بعد

تجفيف الجزء الغربى من بحيرة المنزلة كما هى نية مصلحة الرى فى المستقبل. والنتيجة المباشرة لربط بور سعيد بداخلية القطر هى تعمير تلك المدينة وفتحها لسائر الطبقات من المصريين ليتمتعوا بما فيها من مزايا وليساهموا فى اعمالها الصناعية والتجارية فلا تستمر فى عزلتها عن سائر بلادالقطر كما هى الآن بسبب كثرة نفقات الانتقال والهجرة اليها . ومن النتائج الغير مباشرة لهذا الطريق تحويل شاطىء البحر من بور سعيد إلى بوغاز الجميل إلى مصيف جميل يخفف من اعباء التصييف فى القطر ويقلل من التصييف فى الخارج. اما جعل الطريق فى وسط البحيرة كاقتراح الاستاذ راغب فانه يضيع هذه المزية العظيمة. وهذه النتائج كلها هى من مزايا عصر السيارات الذى نعيش فيه فاصبح ذا أثر ظاهر فى حياتنا اليومية والذى مع الاسف لم نستغله فى قطرنا العزيز لغاية الآن الاستغلال الواجب . وفى مثل هذا الموقف يجب أن نقرر صراحة بان انشاء الطريق سيغنى الحكومة عن فتح ميناء دمياط لانه لا معنى لايجاد ميناء تبعد عن أخرى اربعين كيلو متر مع وجود طريق من الدرجة الأولى بينهما وفى الوقت نفسه سيعود على دمياط والنصف الشرقى للدلتا بالتقدم الاقتصادى لاننا نشاهد ما يحصل الآن بين اسكندرية وداخلية القطر وبين السويس والقاهرة من التشجيع للتجارة بسبب انتشار النقل بالسيارات .

أما الاعتراضات التى وجهها الأستاذ راغب الى كيفية إنشاء الطريق فهذه يمكن الرد عليها فيما يلى .

أولا — أن رصف الطريق لا بد منه لوقوعه فى منطقة كثيرة الأمطار والرطوبة ومعرضة للأمواج والرياح الشديدة فالرصف ضرورى سواء جعل الطريق على جسر المجرى الملاحى أو حسب التخطيط الحالى .

ثانيا — إن نقل الأحجار اللازمة للرصف وللاعمال الصناعية مستطاع فى كل وقت بدون حفر مجرى ملاحى بجوار الطريق لأن المراكب الصغيرة أو القياسات تستطيع السير فى البحيرة فى أى اتجاه كما ثبت لى من سؤال بعض المقاولين الذين قدموا عطاءات لبناء كوبرى بوغاز الجميل

ثالثا — إن ردم الفجوات الموجودة بين الجزائر التى سيمر عليها الطريق يمكن عمله من أرض الجزائر نفسها اذا رؤى أن الكراكات لا تقوم به بطريقة اقتصادية

النتيجـــــة

حيث أن مدينة بور سعيد تتصل فى الوقت الحاضر بمدينة دمياط بطريق ملاحى وبداخلية القطر بأربعة طرق ملاحية تربطها بشرق الدلتا وطريق خامس جارى عمله بمعرفة مصلحة الرى فانى لا أرى أى مبرر لتنفيذ مشروع الأستاذ راغب وكل مايلزم فى الحال أو فى الاستقبال هو تحسين الطرق الملاحية الموجودة فعلا وذلك استمرارا على السياسة القديمة لترقية الملاحة القديمة بدلا من هدمها والبدء فى تنفيذ سياسة أخرى جديدة .

أما مسألة الطريق فهذه منفصلة عن مسألة الملاحة الداخلية لاختلاف اتجاهاتها فى بحيرة المنزلة ولزوم الطريق أمر مسلم به من الجميع لربط بورسعيد بداخلية البلاد وتخليصها من عزلتها الحالية .

محمد رفاعى

٢٣ نوفمبر سنة ١٩٣٢ — وكيل مصلحة الطرق والكبارى

رد المؤلف — تجد بالصفحات ١٦١ — ١٦٣ رد المؤلف على النقط الفنية أو الشبه فنية الواردة بتقرير حضرة وكيل مصلحة الطرق والكبارى

أما باقى التقرير فمحاولات لصرف النظر عن فتح ميناء دمياط والتقليل من أهميتها ، مع أن الحكومة لم تفكر فى انشاء الطريق ، الا لما رأت بهظ تكاليف مشروع الخبراء وعدم جزمهم بضمان فتح بوغاز دمياط . أن مشروع المؤلف لا يتعارض مع فكرة انشاء الطريق ، بل ان تنفيذ مشروع القنال الملاحى بين بورسعيد ودمياط ينتج عنه — مجانا — جسران عظيمان يتجاوز عرض كل منهما ثلاثين مترا ، تستطيع مصلحة الطرق أن تستعمل جزءا من أحدهما كطريق تتعهد سطحه بالتمهيد والرش ، أسوة بما تمارسه بجسور مختلف الترع بالقطر من أقصاه الى أدناه

ملحق رقم ٩

التقرير الأول لحضرة باشمهندس الموانى والمنائر

مشروع المهندس احمد راغب

عمل ترعة ملاحية وطريق بين دمياط وبور سعيد

ان أول شيء يجب عمله هو شكر الاستاذ راغب على فكرته القيمة والمتاعب التى تكبدها فى بحثه .

والواقع ان المشروع قيم ويجب النظر اليه بعين الاعتبار حتى إذا أمكن التحقق من الوصول الى رغبة صاحبه لكان جديرا بالنظر فى امر تنفيذه

ان العقبة فى جعل بوغاز دمياط مفتوحاً طول السنة هى قلة المياه النيلية التى تمكن من منع التيارات الساحلية من ردم البوغاز بالرمال. وهذا ما حدى بالخبراء الى اقتراح المشروع الذى تكلم عنه الاستاذ راغب بايضاح والذى رغم ضخامة تكاليفه يمكن اعتباره غير واف بالغرض لتعرضه لما يتعرض له بوغاز دمياط الحالى من القفل بواسطة الرمال التى تجابها التيارات الساحلية متى عمل سد دمياط .

وقد فكرت مصلحة الموانى ضمن ابحاثها وقبل الوصول الى فكرة الطريق بين دمياط وبورسعيد فى عمل ترعة ملاحية تمر ببحيرة المنزلة شرقى فرع النيل بقليل ولكن نجاح هذا العمل يتوقف على جعل فم هذه الترعة امام سد دمياط. وعلى ايجاد مياه كافية تصب فى هذه الترعة لتتمكن من حفظ مصبها مفتوحاً طول السنة .

والآن مع اعتماد الطريق بين دمياط و بور سعيد يزداد هذا العمل متانة وأهمية لو أمكن تنفيذه كما يقترح الاستاذ راغب الا ان هناك اعتبارات يجب النظر اليها نوردها فى الملاحظات الآتية .

١) حقيقة يكون من الأوفق جداً لو أمكن عمل الطريق من الطينة السوداء وبالطريقة المقترحة ولكن يخشى جداً من أن لا يكون نوع الطينة الموجود بالبحيرة من النوع المطلوب اذ ان معظمه من (الطبط) ولكن هذه مسألة يمكن التأكد منها و بفرض وجود طينة جيدة فلا بد من احتساب ما يوازى ٥٠ ٪ من الكميات نظير الضائع فى عمل الجسور فى الماء كما انه لا بد من احتساب رصف الطريق لوجودها فى منطقة ممطرة. وعلاوة على ذلك لا بد من تكسية الجسر القبلى للترعة بالدبش لمنسوب نصف متر فوق اعلى منسوب للبحيرة وذلك لوقايته من تأثير الرياح القبلية والشرقية . وكذلك تكسية الجزء الواقع فى الماء من الجسر البحرى .

٢) ان الملاحظات التى ذكرناها بعاليه بسيطة وتختص بالوجهة المالية الا أن أهم أمر فى المشروع هو التخطيط نفسه وعلى هذا نجد اعتراضات اهمها :ـ

ا ـــ جعل مأخذ الترعة من النيل عند المنطقة (ط) وعلى نحو سبعة كيلو متر بحرى دمياط يزيد فى طول الطريق كما انه يزيد فى كمية الرسوب فى الترعة .

ب ـــ جعل مصب الترعة عند بور سعيد وقبلها فى المنطقة المقترحة رغم زيادته فى طول الطريق فانه يحتم دخول المراكب فى قناة السويس مما

يضطرها الى دفع ضريبة القناة علاوة على دفع عوائد ميناء بورسعيد وهذه المسألة لربما تغيب على واضع المشروع .

ج — جعل الكوبرى عند النقطة (ف) بدلا من عند أشتوم الجميل وباتساعه المقترح مسألة مهمة للغاية — يفضل الاستاذ راغب الموقع المقترح لعدم تغير المنطقة ولكن الواقع أن الطينة واحدة فى الحالتين وما الرمال العليا إلا سافية ومتى فتح المجرى فسيكون حاله حال المجرى الحالى بالضبط من حيث التكوين والنحر .

ولكن ليس هذا أهم ما فى الأمر بل الفتحة المقترحة ضيقة جداً ولا يمكن أن تفى بالغرض المطلوب . ولا أريد هنا مناقشة الارقام التى أوردها الاستاذ فى حساب كميات الصرف من حيث صحتها من عدمه بل نرجع الى الواقع فلو أن سعة بوغاز أشتوم الجميل الحالى التى يقدرها الاستاذ بـ ١٣٠٠ متراً كانت أكبر مما يلزم لصرف المياه المارة بها لردمت كما يحصل فى بوغازى البرلس وادكو . فوجود بوغاز أشتوم الجميل بهذا الاتساع دليل على أن كميات المياه المارة به من البحيرة كافية لحفظه بهذا القدر وعلى ذلك لا يمكن النظر بعين الاعتبار الى الفتحة المقترحة .

د — لا يمكن النظر فى تجفيف الاراضى المجاورة لدمياط وبورسعيد دون عمل طلمبات صرف خاصة لكل منطقة .

هـ — لم يعمل الاستاذ حسابا للأرصفة والمخازن والتى أورد رقم الخبراء عنها فى التقدير بمبلغ ١٠٠٠٠٠ جنيهاً

النتيجة .

بالرجوع للأرقام التي أوردناها تكون التكاليف للمشروع كالآتى :

جنيــــه	
٢٥٠٠٠٠	التكاليف حسب تقدير واضع المشروع
٢٥٠٠٠	قيمة الزيادة فى ردم الجسور
٦٣٠٠٠	قيمة التكسيات الضرورية للجسور (٣٤٠٠٠٠ متر مسطح × ٤٥٠ مليم)
١٣٠٠٠٠	قيمة رصف الطريق (٦٥ ك م × ٢٠٠٠ جنيه)
٣٠٠٠٠	فرق التكاليف بين الكوبرى المقترح وكوبرى مصلحة الطرق
٣٠٠٠٠	قيمة أعمال صناعية ضرورية خارج البوغاز للوقاية
٥٧٨٠٠٠	
٣٢٠٠٠	مصاريف غير منظورة عن الزيادات
٦١٠٠٠٠	المجموع

وذلك بخلاف طلمبات الصرف وإدارتها والتطهير الواجب عمله سنويا بالترعة وكذلك قيمة تكاليف الأرصفة والمخازن المطلوبة بدمياط — هذا إذا وجد من البحث أن مواد التطهير تكون صالحة لعمل الجسور .

ولكن مع ما فى المشروع من عيوب فنية يمكن اعتبار فكرته كأساس صالح للعمل بها فى المستقبل مع التعديلات الآتية :

أولا — أن لا تتصل الترعة بالنيل مطلقاً حتى لايدخلها الطمى ويمتنع

عنها الرسوب . وينتج عن ذلك أيضاً عدم الحاجة الى الهاويس والسحارة المقترحين :

ثانياً — أن تبدأ الترعة شرقى بلدة دمياط من حوض يصير حفره فى البحيرة وتستمر شرقا بجوار السواحل البحرية حسب التخطيط المعمول الى أن تصل الى بوغاز أشتوم الجميل فقط .

ثالثاً — أن يلاحظ وجود فتحة ملاحيـة فى الكوبرى المراد اقامته على البوغاز — على شرط أن يصير تصغير فتحة البوغاز الى القدر الذى يمكن معه حفظ القاع على منسوب ٥ متر تحت الصفر فى مدة التحاريق .

وبذا يمكن للسفن استعمال هـذا الطريق الملاحى على طول السنة دون الالتجاء إما الى النيل أو الى بور سعيد والقناة مما يرهقها بالضرائب .

ولمـا كانت الترعة مقترحة فى البحيرة بحيث تتبعها فى مناسيبها فلا موجب لأى أعمال صناعية . كما أن عمل الحوض فى البحيرة شرقى مدينـة دمياط يمكن من عمل أرصفة وإيجاد مناطق متسعة للمخازن والمصانع . وذلك خلافا للحالة على النيل .

ولما كانت تـكاليف الترعة دون الطريق مع الأعمال اللازمة تنوف عن ٤٠٠٠٠٠ جنيه حسب تخطيط الاستاذ نرى أن لا موجب للعمل بها الآن ومتى أرادت الحـكومة السير فى عمل الترعة الملاحيـة يمكن بحث مشروع الحوض والترعة الموصلة لبوغاز أشتوم الجميـل حسب التخطيط والقطاع المقدمين لأن قطاع الاستاذ راغب لا يمكن تنفيذه عملياً بواسطة الكراكات وتقدر التـكاليف كالآتى :

جنيـه	
١٤٠٠٠٠	قيمة حفر الترعة والحوض
٥٠٠٠٠	قيمة أرصفة بطول كيلو متر ومخازن
٤٠٠٠٠	تكسية للجسور
٣٠٠٠٠	أعمال للوقاية خارج البوغاز
٢٣٠٠٠٠	التكاليف
٢٠٠٠٠	مصاريف غير منظورة وخلافها
٢٥٠٠٠٠	

على أنه يجب من الآن عمل فتحة ملاحية فى كوبرى أشتوم الجميل كما طلبنا كما يجب ملاحظة عمل أساس الكوبرى على عمق يسمح بتعميق المجرى الى سبعة أمتار تحت الصفر فى المستقبل . فلا داعى لتعميقها عن القدر المذكور من الآن وقد عمل القطاع بحيث يسمح للتعميق مستقبلا حسب ماتتطلبه حاجة السفن

٢٢ اكتوبر سنة ١٩٣٢

محمد على علوى
باشمهندس الموانى والمنائر

ملحوظة ـ تجد رد المؤلف على هذا التقرير بالصفحات ١٦٤ الى ١٦٨

ملحق رقم ١٠

التقرير الثانى لحضرة باشمهندس الموانىء والمنائر المصرية

تقرير عن ميناء دمياط

اثباتاً لما أبديته من البيانات التى طلبتها منى اللجنة عن حالة ميناء دمياط وتجارتها أرسل لكم كشفاً مستخرجاً من دفتر الاحصاء مبيناً به عدد السفن التى استعملت الميناء وحمولتها وقيمة التجارة الصادرة منها والواردة اليها .

ويتضح من هذا الكشف أن متوسط قيمة التجارة بميناء دمياط فى السبع سنوات الماضية بلغ نحو ٧٩٠٠٠ جنيهاً وأن أقصى قيمة كانت نحو ١٠٠٠٠٠ جنيهاً .

ولو أن قيمة تجارة القطر المصرى بهذه السنوات السبع كانت أعلى بكثير عما كانت عليه قبل الحرب إلا ان الحالة عكسية فيما يختص بميناء دمياط حيث أخذت تجارة الميناء فى النقصان والذنب فى ذلك يقع على سكة حديد فلسطين حيث إن معظم تجارة دمياط كانت ولا زالت مع بلاد سوريا وفلسطين .

ولقد سئلت عما إذا كان يمكن تخفيف الحالة عن ميناء الاسكندرية بدلا من توسيعها بتوسيع ميناء دمياط وهل لا يمكن بهذا سحب بعض التجارة من بورسعيد فأجبت بالسلب .

يظهر أن هناك التباس فيما قيل عن الرغبة فى توسيع ميناء الاسكندرية فان هذا تعبير استعمل كثيراً ولكنه فى الواقع خطأ إذ أن ميناء الاسكندرية فى سعتها أكبر مما يحتاجه قطر تجارته ثلاثة أضعاف تجارة القطر المصرى على الأقل ولكن ما ينقص الاسكندرية ليس التوسع بل بناء الأرصفة فى الميناء لتمكين السفن من تفريغ شحنتها بسرعة فبناء أرصفة فقط أقل كلفة من عمل ميناء جديدة و إقامة أرصفة فيها وذلك بقطع النظر عن الزيادة فى تكاليف الانشاء التى يتطلبها العمل فى دمياط لعدم وجود المواد وكذلك بقطع النظر عما تتطلبه الميناء الجديدة من الموظفين اللازمين لادارة حركتها من جهة الحكومة والموظفين اللازمين للشركات فى دمياط علاوة على موظفيهم الموجودين بالاسكندرية — ناهيك بما تتطلبه طرق المواصلات من سكك حديد وطرق من التعديل والأعمال الجديدة التى تتطلبها تلك الرغبة فى التحول من ميناء لأخرى وذلك بفرض تساوى المزايا فى طرق المواصلات .

كذلك الحال فى ميناء بورسعيد فلا يمكن لدمياط مجاراتها أو محاربتها لأن معظم تجارة بورسعيد تشحن فى السفن التى تعبر القناة .

لقد نوه أحد حضرات أعضاء اللجنة بفكرة وجود موانىء عديدة فى البلاد الأجنبية وسأل عما إذا كان يمكن اتباع ذلك . والجواب على هذا ان الموانىء التجارية تتبع حركة التجارة فلو أن تجارتنا تحتمل مثل ذلك لو أن هناك بارقة أمل فى زيادة التجارة زيادة محسوسة تأتى ولو بأرباح أى مشروع يعمل لها لكان هذا أول واجب يتبع . وليس هذا كل ما فى

الأمر بل موقع الميناء نفسها من طرق الملاحة العمومية وطرق المواصلات الداخلية وكذلك من مواقع الانتاج أو التصريف له أثر عظيم فى تحديد قيمتها وما يمكن أن تصل اليه . وليس فى القطر المصرى مواقع يمكن النظر اليها كاحدى تلك الموانىء سوى الاسكندرية والسويس ولربما القصير ولم أذكر بورسعيد لأنها ليست تابعة للحكومة .

وليس هذا مجال ذكر الأسباب بالتفصيل لأن ذلك خارج عن موضوعنا هذا . وانما يمكن ان يقال ان دمياط ليست من ضمن المواقع ولا يمكن ان تكون كذلك اللهم الا اذا اريد اهمال الاسكندرية او التقليل من اهميتها بسحب جزء من تجارتها الى دمياط وذلك جائز بقطع النظر عما اذا كان يمكن اعتبار مشروع دمياط مشروعا تجاريا أم لا .

وعندى ان دمياط لاتصلح مطلقا كميناء عالمى وانما يمكن النظر اليها كميناء محلى لتجارة دمياط وما حولها فقط وهذا مايتضح جليا من الكشف المرفق وكذلك من انواع التجارة التى اشتغلت وتشتغل بها تلك الميناء .

هذا ولا يفوتنى ان أذكر هنا دخل ميناء دمياط حيث كان .

جنيه	
١٠٠	عوائد الميناء متوسط سنتى ١٩٣٠ — ١٩٣١ و ١٩٣١ — ١٩٣٢
٦٠٥١	متوسط ايراد الجمرك فى الخمس سنوات الماضية
٦١٥١	المجموع

يستنزل منه ٢٦٠٠ جنيه مصاريف مكتب الجمرك و ١٠٠ جنيه المتوسط مربوط قبودان الميناء

فيكون صافى الايراد نحو ٣٤٥٠ جنيها

لهذه الارقام الدلالة الكافيـة على تقديرنا لحالة المينـاء وقد يدهش الانسان مع هذه البيانات كيف أن الخبراء الثلاثة تقدموا بمشروع لدمياط تبلغ تكاليفه نحو المليون جنيه وهو مبلغ تقرب فوائده من قيمة تجارة الميناء . ولما كان تقريرهم خلو من الاسباب التى حدت بهم الى تقديم مشروع كهذا وكذلك من البيانات التى يمكن الاستناد اليها فى عمل أى مشروع كان فلا يمكن اذن مناقشة الموضوع .

قد يقال مع كل هـذا ألا يمكن ولو العودة بميناء دمياط الى حالهـا قبل الحرب

سنة	عدد السفن القادمة والراحلة	حمولتها بالطن
١٩٠٦	١٢٩٥	٩٨٦٤٦
١٩١٤	١٤٠١	٩٧٧٩٣
١٩٢٥	٧٩١	٥٧٥٣٧

يتضح حقيقة لمن يطلع على الارقام المذكورة بعاليه ان الميناء فقدت كثيرا من عملها ولـكن حيث أن مجرى النيل لم يتغير فى تلك الفترة فلم تـكن قلة أعمال الميناء ناتجة عن أحوالها البحرية بل عن انشاء سكة حديد فلسطين كما ذكر آنفـا وعلى ذلك فلا يوجد مايمنع من زيادة حركة أعمال الميناء اذا سمحت التجارة بذلك .

هذا ولمـا كانت الحـكومة شرعت فى عمل طريق بين دمياط وبور سعيد فيحسن انتظار النتيجة التى تعود منه على التجـارة فى نموها

من عدمه اذ أن تحسين طرق المواصلات فى أى نوع من أنواعه هو احدى الوسائل التى يستند عليها نمو التجارة .

ولا يخشى من ذلك على نقصان دخل الحكومة لان دخل الجمرك واحد سواء وردت التجارة لبور سعيد أو لدمياط أما دخل ميناء دمياط نفسها فكما يتضح من الارقام المذكورة سالفا يوازى مرتب قبودان الميناء

٢٢ نوفمبر سنة ١٩٣٢ . محمد على علوبه

كبير مهندسى الموانىء والمنائر

رد المؤلف — أن ما ذهب اليه حضرة الاستاذ محمد على علوبه من حيث هبوط التجارة بمدينة دمياط بين ١٩٠٦ حيث كان عدد السفن ١٢٩٥ وبين سنة ١٩٢٥ حيث انحط عدد السفن الى ٧٩١ مركبا وقوله أن حالة النيل فى تلك الفترة لم تتغير غير صحيح — فانه منذ سنة ١٩٠٦ بنيت قناطر زفتى على فرع دمياط وقناطر اسنا على النيل نفسه كما وان تعلية خزان أسوان تمت فى سنة ١٩١٢

وجميع هذه الأعمال قلّلت من كميات المياه التى كانت تصل لبوغاز دمياط وتدفع فى طريقها الى البحر ما يتكدس بالمصب من طمى ورمال

أما المقارنة الصحيحة فهى أنه قبل أن تقام على النهر السدود التى أشرنا اليها بصفحة ٧٦ كان عدد السفن التى زارت ميناء دمياط أو رحلت عنها ٢٣٧٤ مركبا وأن هذا العدد هبط الى ١٢٩٥ سنة ١٩٠٦ وتضاءل عاما بعد عام الى أن وصل الى ٨٤٠ مركبا فى سنة ١٩٣٢

وزارة المواصلات
مصلحة الطرق والكبارى
نمرة ٢٣ — ١/١٤٦

ملحق رقم ١١

حضرة صاحب العزة مفتش عام رى الوجه البحرى

أتشرف بأن أرجو عزتكم التكرم بموافاتنا بالبيانات الآتية للزومها لدينا وهى : —

مقدار أكبر تصرف يومى فى بحيرة المنزلة سواء كان من النيل أو من المصارف وفى أى شهر من السنة وما هو الزمن الذى فيه يمكن اعتبار هذا التصرف مستمراً

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ؟

عن المدير العام
(امضاء)
المستر جودت

١٩٣١/١٠/١٤

أكبر تصرف يومى فى بحيرة المنزلة

حضرة صاحب العزة المدير العام لمصلحة الطرق والكبارى

رداً على مكاتبة عزتكم رقم ٢٣ /١/١٤٦ المؤرخة ١٣ اكتوبر سنة ١٩٣٢ المطلوب بها معرفة أكبر تصرف يومى فى بحيرة المنزلة سواء كان من النيل أو من المصارف والشهر الذى يكون فيه هذا التصرف والزمن الذى فيه يمكن اعتباره مستمراً نتشرف بأن نوضح لعزتكم فيما يلى البيان المطلوب : —

اكبر تصرف بالمليون	تاريخه	مورده	ملحوظات
متر مكعب			
٥ر٤٧٠	١٩٢٩/٧/١١	من النيل بواسطة هويس العنانية	لا يبعد أن تتصادف هذه التصرفات لتكون في يوم واحد بدلا من أيام مختلفة وعليه يمكن اعتبارها أقصى تصرف في يوم ومجموعة ١٤ز٦٨٥ مليون متر مكعب ويمكن اعتبار هذا التصرف مستمرا في سبتمبر من كل سنة
٢ر٥٠٠	١٩٢٩/٩/١٤	من النيل بواسطة سحارة الرطمة	
٤ر٤٠٥	١٩٣١/٩/١٨	من مصارف الدقهلية بواسطة مصرف حادوس ويدخل ضمنه تصرف بحر صفط عند مصبه بمصرف حادوس عند كيلو ٧	
٢ر٣١٠	١٩٣٢/٩/٧	من مصارف الدقهلية بواسطة طلمبات السرو	
٢ر٢٠٠		من مصرف بحر البقر	هذه التصرفات مأخوذة في شهر اكتوبر ويمكن اعتبارها مستمرة بهذه المقادير تقريبا في خلال شهر اكتوبر ونوفمبر وديسمبر من كل سنة
٦٠٠ر الف		من مصرف رمسيس	
١٧ر٤٨٥	المجموع		

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام — ؟

المفتش العام
لرى الوجه البحرى.
امضاء
محمود شاكر احمد

١/٣/١٣٢
١٣٨٢/١١/١٥

ملحق رقم ١٢

RESULT OF EXAMINATION

OF BORE SAMPLES FROM ISLANDS IN NORTH OF LAKE MENZALA

Bore A East of Bughaz El Gamil

Metres from Surface	
1 to 2	Light loam, micaceous with shell fragments.
3 — 7	« « « « minute shell fragments.
8 — 10	« « « « small « «

Bore B Geziret el-Tat

1 to 3	Shelly sand with little clay.
4	Shelly fine sand.
5	Fine sand with shell fragments slightly micaceous.
6	Fine sand with little clay.
7 to 10	Light loam, micaceous.

Bore C Geziret Bar el-Raml

1 to 2	Fine sand with little clay slightly micaceous with shell fragments.
3 — 6	Fine micaceous sand with shell fragments.
7 — 8	Fine sand, micaceous.
9 — 10	Light loam, micaceous.

Bore D Opposite Ratma

1 to 2	Light loam micaceous with shell fragments.
3 — 10	Heavy « « « « «

Note: Some of the samples were consilidated owing to the presence of salt.

ملحق رقم ١٣

مناسيب المياة ببحيرة المنزلة وقنال السويس عند هويس الرسوة ـ قام بضبط هذه الأرصاد بتفتيش رى القسم الاول

التاريخ	الساعة « ٧ »		الساعة « ١١ »		الساعة « ١٥ »		الساعة « ١٩ »		الساعة « ٢٣ »	
	أمام من جهة البحيرة	خلف القنال	أمام	خلف	أمام	خلف	أمام	خلف	أمام	خلف
٨ / ١٢ / ١٩٣٢	٠ر١٠	٠ر١٢	٠ر٠٨	٠ر٠٢	٠ر١٠	٠ر٠٥	٠ر٠٨	٠ر١٣	٠ر٠٦	٠ر٣٢
٩ / ١٢ / ١٩٣٢	٠ر٠٨	٠ر١٨	٠ر١٠	٠ر٠١	٠ر٠٥	٠ر٠٥	٠ر٠٥	٠ر٠٦	٠ر١٠	٠ر٢٦
١٠ / ١٢ / ١٩٣٢	٠ر١٥	٠ر١١	٠ر٢٤	٠ر٠١	٠ر٢٠	٠ر٠٥	٠ر١٧	٠ر٠٣	٠ر١٦	٠ر١٠
١١ / ١٢ / ١٩٣٢	٠ر٢٥	٠ر٠٧	٠ر٢٨	٠ر١٠	٠ر١٨	٠ر٠١	٠ر١٥	٠ر٠٥	٠ر٠٩	٠ر٢٥
١٢ / ١٢ / ١٩٣٢	٠ر١٩	٠ر٠٥	٠ر١٢	٠ر١٣	٠ر١٥	٠ر٠٣	٠ر١٥	٠ر٠٤	٠ر١٨	٠ر١٠

	متر	
أعلا منسوب للمياه من جهة البحيرة (الأمام)	٠ر٤٥	فى حالة هبوب رياح شمالية غربية
« « « « « القنال (خلف)	٠ر٣٢	« « المد
أوطى « « « « البحيرة (الأمام)	٠ر٠٥	« « هبوب رياح شرقية والجذور
« « « « « القنال (خلف)	٠ر١٢	« « « « شمالية غربية والجزر

ملحق ١٤

حالة الرياح والبحر والسماء منقولة عن أرصاد مصلحة الطبيعيات

التاريخ	الرياح – الاتجاه	الرياح – القوة	الرياح – السرعة (كيلومتر)	حالة السماء	حالة البحر
٨ ديسمبر سنة ١٩٣٢	N E	خفيفة جداً	٧ — ١٢	صحو	هادىء
٩ » » »	N N E	خفيفة	١٣ — ١٨	صحو	خفيف
١٠ » » »	S W	هادئة	٢ — ٦	شابورة أو ضباب	هادىء
١١ » » »	S W	خفيفه	١٣ — ١٨	صحو	هادىء
١٢ » » »	N S W	خفيفة جداً	٧ — ١٢	صحو	هادىء
٢٤ مارس سنة ١٩٣٣	S. W.	نسيم عليل	٢٧ — ٣٥	صحو	معتدل
١٥ يونيه » »	S. W.	خفيفة	١٣ — ١٨	صحو	خفيف

الأيام التى قامت فيها اللجنة بدرس المشروع بالطبيعة هى ٩ ديسمبر سنة ١٩٣٢ ببورسعيد و ٢٤ مارس سنة ١٩٣٣ بدمياط و١٥ يونيه سنة ١٩٣٣ من دمياط الى بور سعيد ولم تتجاوز شدة الرياح فيها درجة النسيم العليل وكان البحر فيها بين الهادى والمعتدل

الفهـــــــرس

مشروع فتح ميناء دمياط — وانشاء طريق بور سعيد دمياط

الفصل الأول

مشروع الخبراء عن فتح بوغاز دمياط

الفصل الثانى

مشروع مصلحة الطرق عن انشاء طريق بور سعيد — دمياط

الفصل الثالث

مشروع المؤلف عن إنشاء طريق بورسعيد — دمياط

الفصل الرابع

ميناء دمياط وتعذر فتحها عن طريق مصب الفرع الشرقى للنيل.

الفصل الخامس

فتح ميناء دمياط عن طريق بورسعيد وبحيرة المنزلة

الفصل السادس

بعض الفوائد المحلية لمدينتى بورسعيد ودمياط

الفصل السابع

حاصلات بحـــيرة المنزلة

الفصل الثامن

المشروع وعلاقته بشركتى قنال السويس والمنزلة

الفصل التاسع

الاعتراضات على المشروع ومناقشة المؤلف لها

الفصل العاشر

شرح المشروع ودراسة اللجنة له ومناقشاتها بشأنه

الفصل الحادى عشر

تقارير اللجنة

الفصل الثانى عشر

الملاحق

الرســـــــومات

الصور الفوتوغرافية

